
AUTO
Nr. 19—20
rys. ŚWIDWIŃSKI.
organ Automobilklubu Polski
oraz klubów afiljowanych



Gra na los szczęścia z niepewnym wynikiem — czy też pewna ochrona przed przerwami w ruchu?

W jaki sposób automobilista, nie posiadający podstawowych wiadomości technicznych, może oznaczyć właściwy smar dla swego samochodu?

Technicznie wyszkoleni automobiliści rychło uznali wyższość Gargoyle Mobiloil. Przy braku jednak wyczerpujących wiadomości technicznych, przytoczone poniżej fakty, ustalone zupełnie objektywnie, będą Wam pomocne przy doborze właściwego oleju dla Waszego samochodu:

1) Szczegółowe polecenia, zawarte w Tabeli Polecającej Vacuum Oil Company, potwierdzone zostały przez najwybitniejsze fabryki samochodów, motocykli, traktorów i agregatów motorowych.

2) Fachowe koła automobilistów uważają Vacuum Oil Company za bezsprzeczny autorytet we wszystkich zagadnieniach, związanych z kwestją smarniczą.

3) Poważne garaże i sprzedawcy olejów samochodowych całego świata przedkładają Gargoyle Mobiloil nad wszystkie inne produkta smarne; nasza Tabela Polecająca znajduje się u każdego odsprzedawcy. Przeważająca ilość pierwszorzędnych garaży używa i prowadzi wyłącznie Gargoyle Mobiloil.

4) Gargoyle Mobiloil złożył dowody swej pierwszorzędnej jakości przy najwyższych temperaturach, najostrzejszych mrozach i w najtrudniejszych warunkach ruchu.

5) Przeważająca większość zamówień, w których jest oznaczoną marka żądanego oleju, opiewa na Gargoyle Mobiloil. Ustalonem zostało ponad wszelką wątpliwość, że Gargoyle Mobiloil bywa żądanym 5—6, a może i więcej razy częściej, niż jakikolwiek inny olej do motorów.

Nie należy zapominać, że pomimo niższej nieco ceny litrowej innych olejów, Gargoyle Mobiloil kalkuluje się w użyciu w ciągu danego okresu czasu znacznie taniej, a to dzięki maksymalnej wydajności motoru i minimalnym kosztom remontu. Dzięki tym zaletom, usprawiedliwionem jest w pełni czołowe stanowisko, które Gargoyle Mobiloil w stosunku do innych olejów zajmuje.

Nie mówcie nigdy „Proszę mi dać kilka litrów oleju", lecz żądajcie wyraźnie Gargoyle Mobiloil, kierując się Tabelą Polecającą.

Gdyby typ Waszego samochodu nie był podanym w obok uwidocznionym Wyciągu Tabeli Polecającej, to znajdziecie właściwe polecenie w pełnem wydaniu Tabeli Polecającej, która znajduje się u każdego odsprzedawcy, lub w naszej broszurce „Właściwe smarowanie samochodów i motocykli", którą wysyłamy bezpłatnie każdemu zainteresowanemu.



TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany)

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej·

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

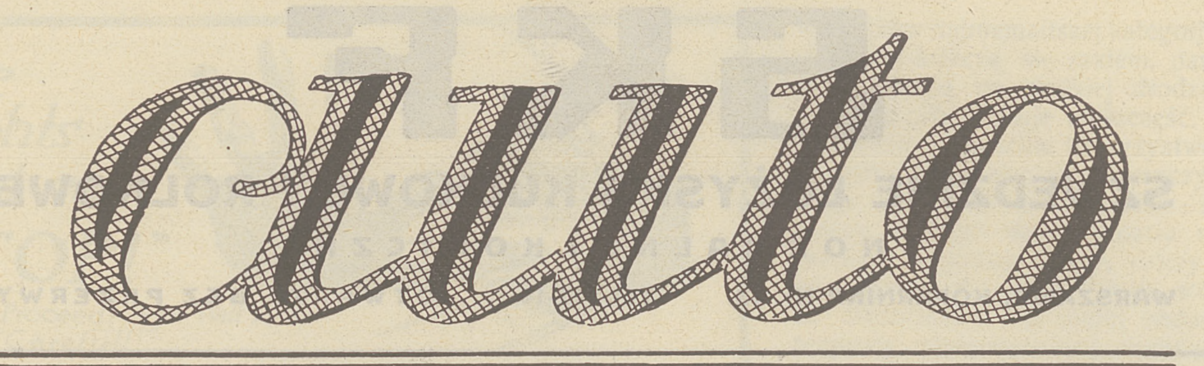
NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925		1924		1923		1922		1921	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFN) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H.P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perl (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrilliette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, O8)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos (2½ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge (3½ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (3½ H. P. Standard i 4½ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, p. DZIEDZICE. REPREZENTACJA: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

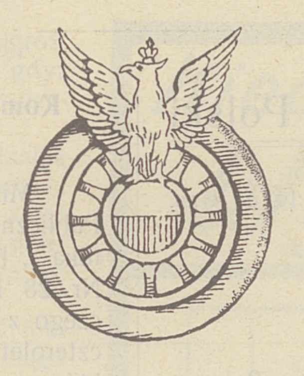
REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Od Redakcji

Z POWODU kryzysu ekonomicznego, który w najsilniejszym bodaj stopniu dał się odczuć w handlu samochodami, wydawnictwo nasze, narówni z wszelkiemi innemi czasopismami, znalazło się w nadzwyczaj trudnych warunkach pieniężnych. Niemożność uzyskania naszych należytości zmusza nas do wybrania jedynej w takim wypadku drogi — ograniczenia kosztów nakładu. W tym celu, zgodnie z uchwałą komitetu A. P. z dn. 16 września r. b., „Auto“ w czasie trwania kryzysu wychodzić będzie raz na miesiąc, w zwiększonej nieco objętości. Wobec powyższego, do końca roku bieżącego ukażą się jeszcze, poza numerem niniejszym, tylko dwa: listopadowy i grudniowy — znaczone jako numery podwójne. Mamy nadzieję, iż prenumeratorowie i czytelnicy nasi, którzy narówni z nami odczuwają bezwątpienia wszystkie trudności obecnego przesilenia, zechcą zrozumieć pobudki, które kierowały nami, i będą wobec tego dla nas wyrozumiałymi.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 135-86.

KOMUNIKAT

Na posiedzeniu Komitetu A. P. w dniu 9 września 1925 r. został wybrany na członka honorowego czasowego A. P. p. Henryk Charlemagne, zastępca komendanta Policji Państwowej w Warszawie (Mokotowska 39), oraz na członka zwyczajnego p. John B. Stetson, poseł amerykański w Warszawie (Foksal 3).

Na posiedzeniu Kom. A. P. w dniu 25 września 1925 r. na członka honorowego czasowego obrano p. Władysława Raczkiewicza, ministra spraw węwnętrznych R. P. (Warszawa, Nowy Świat 69, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

Komunikat Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego podaje do wiadomości, że dnia 16 października r. b. otwiera w Warszawie przy ulicy Kopernika Nr. 28 Państwową Szkołę Techniczną typu zasadniczego z Wydziałem Lotniczym i Samochodowym. Kurs czteroletni. Do szkoły przyjmowani będą kandydaci, którzy ukończyli 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej państwowej lub prywatnej przez Państwo uznanej, albo 7-oddziałową szkołę powszechną lub szkołę rzemieślniczo-przemysłową. Do podania o przyjęcie na imię dyrektora szkoły należy dołączyć: 1) świadectwo szkolne, 2) metrykę urodzenia, 3) życiorys własnoręcznie napisany, 4) 2 fotografje kandydata z ostatniej doby z własnoręcznym podpisem. Podania przyjmowane będą do dnia 12 października r. b. Egzaminy sprawdzające odbędą się 13, 14 i 15 października r. b.

INŻ. EUGENJUSZ PORĘBSKI

Psychotechnika w zastosowaniu do badań kierowców samochodowych

(Dokończenie).

CZĘŚĆ IV.

Stosunek publiczności do ruchu samochodowego i znaczenie propagandy dla zmniejszenia ilości wypadków.

Jest to już dowiedzionem, że każdy nowy wynalazek, jeszcze nie rozpowszechniony, pociąga za sobą mniej lub więcej liczne ofiary. Z czasem jednak szerokie warstwy zaznajamiają się z grożącem im niebezpieczeństwem i ilość wypadków z danej dziedziny maleje, mimo, że nowość ta coraz więcej się rozpowszechnia. Dość przypomnieć, ile to wypadków spowodowały sieczkarnie, prąd elektryczny, gaz świetlny, windy, a nawet tak niewinne maszyny do szycia ile spowodowywały okaleczeń pod koniec zeszłego stulecia!



Rys. 365. Plakaty ostrzegawcze. Propaganda szkoli publiczność i uczy, jak poznawać grożące niebezpieczeństwo.

Człowiek współczesny jest otoczony najgroźniejszem niebezpieczeństwem, a jednak żyje, gdyż nauczył się obchodzić z temi wszystkiemi urządzeniami.

W chwili obecnej na całym świecie aktualną jest sprawa unikania wypadków samochodowych. Wielkie zbiorowiska ludzkie z potężniejącym wciąż ruchem wozów mechanicznych między pieszymi przechodniami są widownią licznych, i to przeważnie poważnych, wypadków.

Jeśli przejść do porządku dziennego nad tem zjawiskiem, to jednak ludność wielkich miast w ciągu jednego lub więcej dziesięcioleci wyszkoli się sama, podobnie jak to się dzieje ze zwierzętami (psy), które czujnie przesuwają się przez niebezpieczne skrzyżowania, place i t. p.

Byłoby atoli karygodnem pozostawić wielkie zbiorowiska ludzkie na łaskę opatrzności i czekać, nie bacząc na masowe ofiary, kiedy ludność dostosuje się do nowych warunków. Obowiązkiem techniki jest, narówni z rozpowszechnieniem środków mechanicznych, podanie sposobów, jak należy unikać niebezpieczeństwa stąd płynącego.

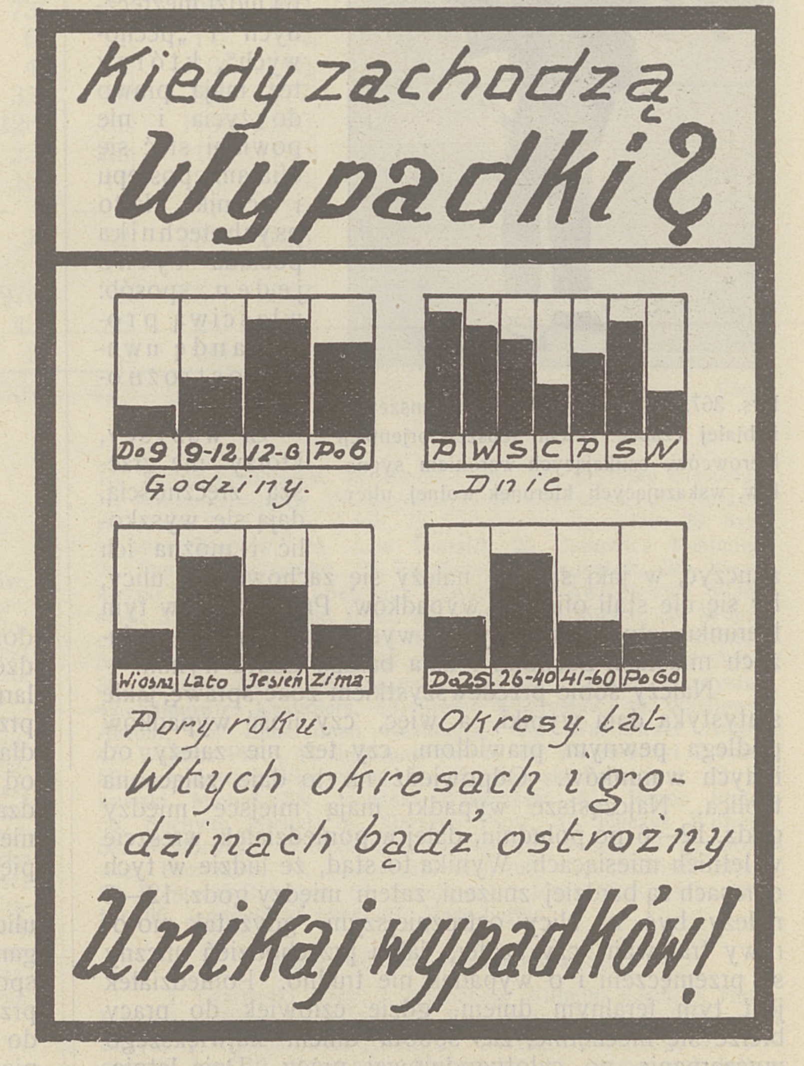
Naturalnem więc dążeniem techniki jest szkolenie takiego personelu, któremu powierzenie niebezpiecznych środków komunikacji byłoby najodpowiedniejszem. Człowiek odpowiednio uzdolniony i wyszkolony — to połowa rozwiązanego problemu. Cóż jednak robić z masą?

Wiemy z doświadczenia, że najlepszy nawet kierowca może niewinnie wyrządzić szkodę przechodniowi nieostrożnemu, który zachowuje się na ulicy tak, jakby sam sobie szukał śmierci lub kalectwa. I tu psychotechnika wkracza z całym dorobkiem i doświadczeniem, by ilość tych, zdawałoby się nieuniknionych, wypadków posunąć do minimum.

Dla całokształtu tego rozdziału musimy na wstępie zaznaczyć, że zupełne wyeliminowanie wypadków jest w pewnym procencie niemożliwe. Są bowiem jednostki, słusznie uważające siebie za „pechowe“, które są specjalnie przedysponowane do wypadków najrozmaitszej kategorji. A więc ci ludzie kaleczą się szkłem, parzą benzyną, padają na gładkiej drodze i mają za sobą całą historję nieszczęść.

Pewne niemieckie towarzystwo asekuracyjne, dociekając do przyczyn, dlaczego z pośród ich klijentów są tacy, którzy w ciągu dziesięciolecia nie mieli żadnego wypadku, i tacy, którzy ulegają im, doszło do konkretnych wniosków. Ci nieszczęśliwi są mniej obdarzeni od przyrody właściwościami, chroniącemi ich od wypadków, a zatem są mniej zgrabni, rozważni, orjentujący się, o ruchach niepewnych, o reakcji niedoskonałej. Zasada była tak słuszną, że w następstwie przeprowadzone badania na dzieciach wykazały ścisły związek, zachodzący między zręcznością a łatwością ulegania wypadkom.

Dzieci, które stale podlegały wypadkom, a więc podrapane, często kaleczące się, z nabitemi guzami, wykazały przy tak prostej czynności, jak przesypywanie grochu ze szklanki do epruwetek, brak zręczności, który cyfrowo ujęty dał wynik 3·7 razy większy od tej samej czynności dzieci zręcznych i nie podlegających drobnym wypadkom.



Rys. 366. Kopia niemieckiego plakatu dla propagandy ostrożności. Plakat objaśnia, w jakich godzinach, dniach i miesiącach najczętsze bywają wypadki. W tych okresach należy zdwoić czujność tak w fabrykach, jak i na ulicy. Ludzie w wieku od 26—40 lat najczęściej stają się ofiarami, w tym wieku trzeba więc być bardzo ostrożnym w każdej sytuacji.

Zdumiewającym jest właśnie fakt, że cyfry tak otrzymane zgadzają się ze statystyką zakładów ubezpieczeń na podstawie rewizji 10-lecia wypadków osób dorosłych wśród pokaźnej liczby 3000 ubezpieczonych klijentów.

Do uniknięcia wypadków potrzeba zatem:

1) zręczności,

2) dobrego stanu zmysłów, głównie wzroku i słuchu.

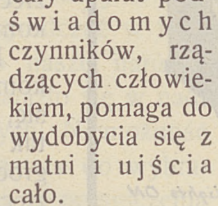
3) zgrabności ruchów całej postaci,

4) szybkiej reakcji,

5) uwagi,

6) ostrożności.

Jak więc widzimy, jest bardzo liczny zastęp ludzi, mogących, dzięki wrodzonym właściwościom (popularnie t. zw. instynktu), uniknąć kalectwa lub śmierci nawet wówczas, jeśli bez własnej winy znajdą się w niebezpieczeństwie. Wtedy bowiem cały aparat podświadomych czynników, rządzących człowiekiem, pomaga do wydobycia się z matni i ujścia cało.





Rys. 367. Policjant w białych manszetach i białej czapce celem lepszej orjentacji kierowców, szukających wzrokiem sygnałów, wskazujących kierunek wolnej ulicy.

Pozostaje nam więc rozwiązać zagadnienie z tą mniej liczną grupą ludzi niezręcznych i „pechowych", którzy też mają prawo do życia i nie powinni stać się ofiarami postępu i techniki. Na to psychotechnika posiada tylko jeden sposób: właściwą propagandę uwagi i ostrożności.

Ci wszyscy, którzy nie grzeszą zręcznością, dają się wyszkolić i można ich nauczyć, w jaki sposób należy się zachować na ulicy, by się nie stali ofiarami wypadków. Propaganda w tym kierunku istnieje nadzwyczaj wysoko rozwinięta w dużych miastach Zachodu i dała bardzo dobre wyniki.

Należy sobie przedewszystkiem zdać sprawę, jakie statystyka dała wyniki, a więc, czy ilość wypadków podlega pewnym prawidłom, czy też nie zależy od innych warunków. Odpowiedź na to daje załączona tablica. Najczęstsze wypadki mają miejsce między godz. 12—6 po południu, dalej w poniedziałek, wreszcie w letnich miesiącach. Wynika to stąd, że ludzie w tych okresach są bardziej znużeni, zatem między godz. 12—6 należy być na ulicy ostrożniejszym, gdyż tak motorowy tramwaju, czy szofer, jak i przechodzień uliczny są przemęczeni i o wypadek nie trudno. Poniedziałek jest tym feralnym dniem, gdzie człowiek do pracy bierze się niechętnie, zaś sobota dniem największego wyczerpania po całotygodniowej pracy. Dnie letnie, obfitujące w upały, są z tego powodu niebezpieczniejsze od innych pór roku. Wreszcie wiek człowieka odgrywa doniosłą rolę. W okresie między 26—40 rokiem życia robotnicy fabryczni ulegają częstszym wypadkom, niż w innych latach. Stąd wniosek dla każdego, że właśnie w tych latach należy być ostrożniejszym nietylko w swoim zawodzie, ale nadto w każdej innej sytuacji, a więc i na ulicy.

Plakaty tej treści, umieszczane w miejscach większego napływu publiczności, a więc w wagonach, poczekalniach, kjoskach tramwajowych, szkołach, kształcą ludność miejską i uczą ostrożności. Jako dalszy przykład takiej propagandy załączamy podobiznę plakatu angielskiego, ostrzegającego przed wozami tramwajowemi.

Ulice nowojorskie i londyńskie mają bruk wysadzony białemi kostkami z odpowiedniemi napisami, ostrzegającemi przed grożącem niebezpieczeństwem.

Propagandą osiągnąć można bezwzględnie więcej, niż zdoła zrobić służba policyjna, gdyż pasażer, przechodzący ulicą, a obeznany z sytuacją, zachowuje się sam ostrożnie, przeciwnie nie szkolony równie dobrze nie widzi policjanta, jak i nadjeżdżającego samochodu.



Rys. 368. Ulice znaczone białemi kostkami, jako granicą wytyczną dla samochodów, a zarazem jako miejsce niebezpieczne dla pieszych.

Na poparcie słuszności powyższych wywodów dość wspomnieć, że w naszych miastach wraz z urządzeniami elektrycznemi pojawiła się, dziś już popularna, strzałka z napisem ostrzegawczym i nikomu nie przyjdzie na myśl dotykać przyrządów elektrycznych dla sprawdzenia słuszności napisu. Każdy odsuwa się od miejsca naprawek, otwartych transformatorów, wiedząc, że grozi mu niebezpieczeństwo, choć może nigdy nie widział strasznych skutków prądu wysokiego napięcia.

Narówni więc z przepisami, regulującemi ruch uliczny, bardzo byłoby wskazanem rozpoczęcie propagandy ostrzegawczej przed niebezpieczeństwem. W ten sposób wszyscy uświadomieni, niezbyt ruchliwi, nowoprzybywający do miast, byliby zawczasu przygotowani do ruchu miejskiego i świadomi grożącego im niebezpieczeństwa. Zamiast więc czekać, aż ludność w ciągu długich miesięcy, kosztem niezliczonych ofiar nabierze wprawy i nabędzie rutyny swobodnego poruszania się po stolicy, — należy jej to ułatwić sposobami, znanemi zagranicą.

Na zakończenie musimy zwrócić uwagę na ujemne skutki, wywierane przez alkohol na kierowców. Niezliczone badania i doświadczenia wykazały, że alkohol osłabia wrażliwość słuchu, wzroku, czucia, a przedewszystkiem opóźnia reakcję. Człowiek pijany ma wrażenie, że wszystkie jego zmysły funkcjonują lepiej, gdy tymczasem przyrządy stwierdzają zupełne przeciwieństwo tych wrażeń subjektywnych. Nic łatwiejszego, jak udowodnić badanemu, że już po przyjęciu 40 gr. alkoholu jego ruchy staną się mniej pewne, jakkolwiek śmiałe, a reakcja na dźwięk i wzrok opóźniona. To też powinny być wprowadzone najsurowsze nawet przepisy, karzące za pijaństwo zawodowych kierowców.

Urzędowe

Wykaz taboru samochodowego w dniu 1-go lipca 1925 roku

Ministerstwo Robót Publicznych podaje do ogólnej wiadomości poniższy wykaz taboru samochodowego (cywilnego), kursującego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1-go lipca 1925 roku.

№ porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechan.	Ogólna ilość pojazdów mechan.	Przyrost ogólnej ilości pojazdów w % w stosunku do ilości w dn. 1 I. 1925 r.	Liczba mieszkańców, przypadających na 1 pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	Ogólna					
1	Białostockie . . .	1303437	67	7	35	43	152	13	1	166	25	7852
2	Kieleckie	2535730	361	21	55	177	614	99	7	720	33	3522
3	Krakowskie . . .	1990399	690	64	35	204	993	290	21	1304	37	1526
4	Lubelskie	2087907	108	17	21	34	180	31	1	212	59	9849
5	Lwowskie	2717986	424	90	21	184	719	62	3	784	22	3467
6	Łódzkie	2250534	582	73	60	208	923	77	2	1002	32	2246
7	Nowogródzkie . . .	822106	26	6	11	11	54	5	—	59	55	13934
8	Poleskie	879925	18	4	3	10	35	5	—	40	74	21998
9	Pomorskie	939495	721	35	29	92	877	279	3	1159	46	811
10	Poznańskie	1974057	1849	126	32	193	2200	427	7	2634	43	749
11	Śląskie	1125528	1173	23	25	215	1733	443	8	2184	9	515
12	Stanisławowskie . .	1348580	87	13	14	30	144	22	4	170	48	7933
13	Tarnopolskie . . .	1428520	15	—	—	7	22	11	—	33	83	43288
14	Warszawskie . . .	2112406	421	7	32	195	655	34	—	689	62	3066
15	Komisarjat Rządu m. st. Warszawy . .	939046	1880	978	2	657	3517	303	—	3820	35	245
16	Okr. Adm Wileński .	983659	62	43	35	24	164	10	—	174	57	5653
17	Wołyńskie	1437907	52	2	2	26	82	11	—	93	45	15461
	Ogółem . .	26874222	8536	1509	412	2607	13064	2122	58	15243	33	1763

WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Białostockie.

1. Kamalski Stefan, 2. Kajko Jakób, 3. Nowak Wacław, 4. Mazurkiewicz Józef, 5. Kubacki Bolesław, 6. Sołtan Bohdan, 7. Oldrzejewski Jan, 8. Szafruga Stanisław, 9. Burgemejster Włodzimierz, 10. Iwaniuk Deonid, 11. Kozłowski Wiktor, 12. Bitiucki Jan, 13. Kozikowski Aleksander, 14. Denis Michał, 15. Swikszta Józef, 16. Inż. Zasztowt Jan, 17. Kudaniec Józef, 18. Dec Piotr, 19. Arndt Bruno, 20. Snarski Albin, 21. Darmochwał Henryk, 22. Lubowiecki Mieczysław, 23. Oniszkiewicz Grzegorz, 24. Frejdkies Izak, 25. Lichterowicz Stefan, 26. Wojtiuk Zosim, 27. Wajsztejn Calel, 28. Grodecki Wolf, 29. Bokacz Stefan, 30. Gass Lejb, 31. Szewkies Dawid, 32. Dzieżko Jan, 33. Burzyński Bolesław, 34. Bobrowski Bronisław, 35. Baranowski Romuald, 36. Białowierów Władysław, 37. Zieziula Romuald, 38. Wiewiorko Piotr, 39. Haraburda Paweł, 40 Margolis Zejdel, 41. Prokopowicz Józef, 42. Godlewski Aleksander, 43. Duszyński Edward, 44. Krajewski Stanisław, 45. Biliński Tadeusz, 46. Buławski Mikołaj, 47. Gerc Mojżesz, 48. Kanel Abram, 49. Rymarczuk Sejgjusz, 50. Zaniewski Józef, 51. Wołków Jan, 52. Frenkiel Aron, 53. Szymanek Mikołaj, 54. Tupalski Józef, 55. Bersztejn Chlewne, 56. Święcicki Leon, 57. Hoffman Mikołaj.

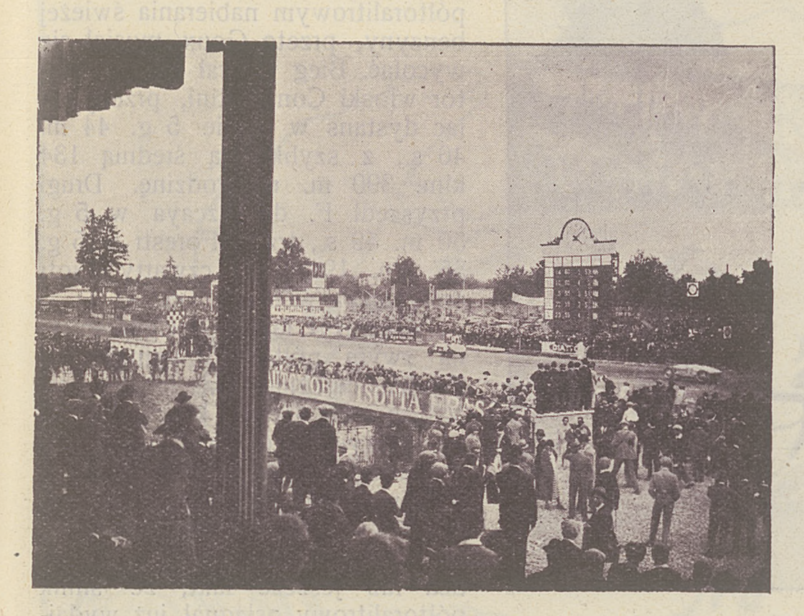
Województwo Wileńskie.

1. Antonowicz Karol, 2. Drożdzyk Franciszek, 3. Paszkiewicz Leon, 4. Jarmołkowicz Wincenty, 5. Górski Stanisław, 6. Zemblewski Jan, 7. Bocewicz Ludwik, 8. Najak Franciszek, 9. Szycher Michał, 10. Wołochowicz Piotr, 11. Waremczuk Michał, 12. Gordziejewski Jan, 13. Juralewicz Antoni, 14. Dubrow Paweł, 15. Surnia Franciszek, 16. Bodar Piotr, 17. Szylejko Bronisław, 18. Miksza Stanisław, 19. Wojciechowski Władysław, 20. Rutkowski Józef, 21. Langier Adolf, 22. Cykalewicz Stanisław, 23. Brzostowski Wacław, 24. Law Donald, 25. Janowicz Kazimierz, 26. Sznigie Aleksander, 27. Łuczkiewicz Władysław, 28. Biesiekierski Antoni, 29. Tubelewicz Rajmund, 30. Awłosiewicz Władysław, 31. Zajączkowski Józef, 32. Szablewski Michał, 33. Wojciechowski Józef, 34. Kapłan Paweł, 35. Jankowski Kazimierz, 36. Wereszczeka Michał, 37. Strzałko Jan, 38. Bielan Adam, 39. Genjusz Józef, 40. Ruczyński Jan, 41. Kłowas Władysław, 42. Klimowicz Kazimierz, 43. Brejko Władysław, 44. Wasilewski Antoni, 45. Zimmerman Kazimierz, 46. Wasilewski Antoni, 47. Wajnicz Piotr, 48. Jefremow Paweł, 49. Wojewódzki Czesław, 50. Jarmołowicz Władysław, 51. Grochowski Bronisław, 52. Rakowski Michał, 53. Jacuński Władysław, 54. Ranbo Stefan, 55. Bochwic Michał, 56. Garszko Piotr, 57. Kuczys Wilhelm, 58. Mintorowicz Włodzimierz, 59. Milewicz Józef, 60. Szymonowicz Bronisław, 61. Przewłocki Kiejstut, 62. Urbański Eljusz, 63. Pomiecki Bolesław, 64. Karolkiewicz Józef, 65. Garszko Wiktor, 66. Jagodziński Józef, 67. Mass Feliks.

Województwo Nowogródzkie.

1. Czarnocki Jerzy, 2. Henneberg Wilhelm Karol, 3. Hunik Edward, 4. Paliwoda Mikołaj, 5. Naronowicz Józef, 6. Pigulewski Bazyli, 7. Bartoszewicz Adolf, 8. Wartman Bronisław, 9. Gryglewski Jan, 10. Zdanowicz Aleksander, 11. Romańczuk Juljan, 12. Rajski Józef, 13. Biernacki Jan, 14. Horodko Bronisław, 15. Woysym-Antoniewicz Aleksander, 16. Zalecki Józef, 17. Römer Antoni, 18. Pilichowski Stefan, 19. Michniewicz Józef, 20. Kosiński Juljan, 21. Antonik Adam, 22. Maculewicz Paweł, 23. Bielikowicz Stanisław, 24. Kaszyński Józef, 25. Moroz Daniel.

Wielka Nagroda Włoch



Rys. 369. Grand Prix Włoch w Monza. Widok trybun.

ŻADEN z tegorocznych wielkich wyścigów samochodowych nie wzbudził tak wielkiego zainteresowania, co rozegrana w dniu 6 września na torze Monza koło Medjolanu Wielka Nagroda Włoch. Ostateczna rozgrywka Mistrzostwa Świata stała się magnesem, który przyciągnął do Monza olbrzymi, różnojęzyczny tłum stupięćdziesięciu tysięcy widzów, spragnionych widoku sensacyjnej walki najsławniejszych wyścigowców starego i nowego świata. Po raz jedyny bowiem w tym sezonie stanęli do walki w wyścigu europejskim trzej kierowcy przybyli z Ameryki: Milton, Kreis i De Paolo, dwaj pierwsi na samochodach Duesenberg, dwa razy zwycięskich w Wielkiej Nagrodzie Ameryki, ostatni zaś na włoskim samochodzie Alfa Romeo, wsławionym dwukrotnem również zwycięstwem w Wielkiej Nagrodzie Europy. Kierowcami dwóch innych wozów Alfa Romeo byli znani z wyścigów europejskich Campari i Brilli Peri. To też, po niespodziewanem usunięciu się od udziału w wyścigu obsady francuskiej fabryki Delage, zostało zdecydowane, że walka rozegra się między samochodami Duesenberg i Alfa Romeo. Dla tych świetnych obsad nie mogli być groźni dwaj pozostali konkurenci: francuz Guyot na wyścigówce swej konstrukcji



Rys. 370. Brilli Peri—zwycięsca Grand Prix Włoch oraz mistrzostwa świata.

i Materassi na włoskim samochodzie Diatto. — Francja, tak źle reprezentowana w Mistrzostwie Świata, miała swoją „equipe redoutable" w innych zawodach, rozegranych równocześnie w tym samym wyścigu, a mianowicie w Wielkiej Nagrodzie Włoch dla lekkich samochodów o pojemności cylindrów 1500 cm.³ Obsada ta—to pięć samochodów Bugatti, u steru których zasiedli niedawni zwycięscy w kategorji półtoralitrowej w Wielkiej Nagrodzie Francji dla samochodów turystycznych: Constantini, Goux, Foresti i bracia de Vizcaya. Oprócz obsady Bugatti do zawodów stanęły dwa włoskie samochody Chiribiri, które prowadzili Plate i Santoleri, oraz znany rekordzista Eldridge na półtoralitrówce własnej konstrukcji.

Tegoroczny wyścig o Wielką Nagrodę Włoch miał przebieg bardzo podobny do tegoż wyścigu z przed dwóch lat. Tak jak i w roku 1923 walka toczyła się między przedstawicielami dwóch najwybitniejszych marek Włoch i Stanów Zjednoczonych,

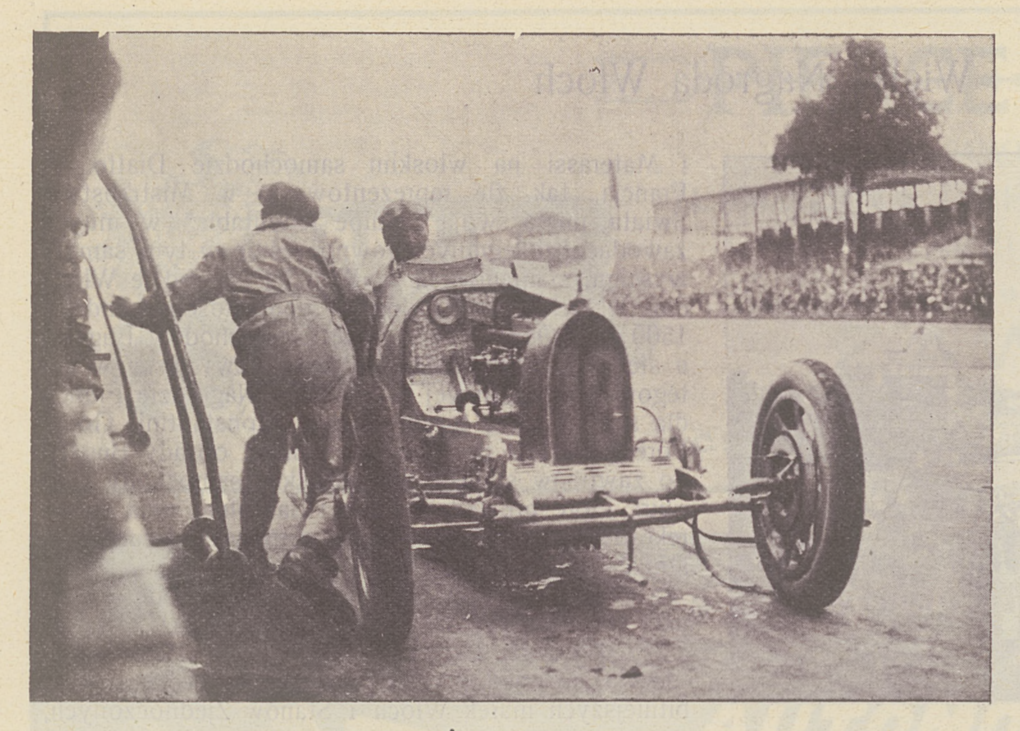


Rys. 371. Grand Prix Włoch. Brilli Peri zmienia oponę.

i jak wtedy samochody Fiat pobiły wozy Millera, tak tym razem samochody Alfa Romeo zatriumfowały nad maszynami Duesenberg, zdobywając zaszczytny i nieobliczalny w konsekwencjach handlowych tytuł „Mistrza Świata".

Znów błyskotliwa wygrana niezwyciężonej marki włoskiej. Amerykanie, przez cały czas długiego wyścigu, rozegranego na przestrzeni 800 klm. w 80 okrążeniach toru, dwukrotnie tylko ukazali się na czele. Pierwszy raz stało się to natychmiast po starcie, gdy Kreis wyrwał się na pierwsze miejsce i prowadził przez 22 kilometry w niewielkiej odległości przed obsadą Alfa Romeo. Wkrótce jednak wóz jego wywrócił się i Kreis, choć szczęśliwie wyszedł z wypadku, musiał wycofać się z biegu. Campari zajął pierwsze miejsce, drugi szedł Brilli Peri, trzeci Milton, czwarty de Paolo i ostatni Materassi. Guyot, po kilkunastu okrążeniach, przebytych na ostatniem miejscu, odpadł w rezultacie z wyścigu.

Milton, który, skutkiem popsucia skrzynki biegów, musiał jechać ciągle na złączeniu bezpośredniem i nie mógł skutkiem tego, ze względu na zakręty, rozwinąć większej szybkości, raz jeden tylko, około 35 okrążenia, znalazł się na czele, gdy cała obsada Alfa Romeo



Rys. 372. Grand Prix Włoch — Monza. Constantini na Bugatti na punkcie zaopatrzenia.

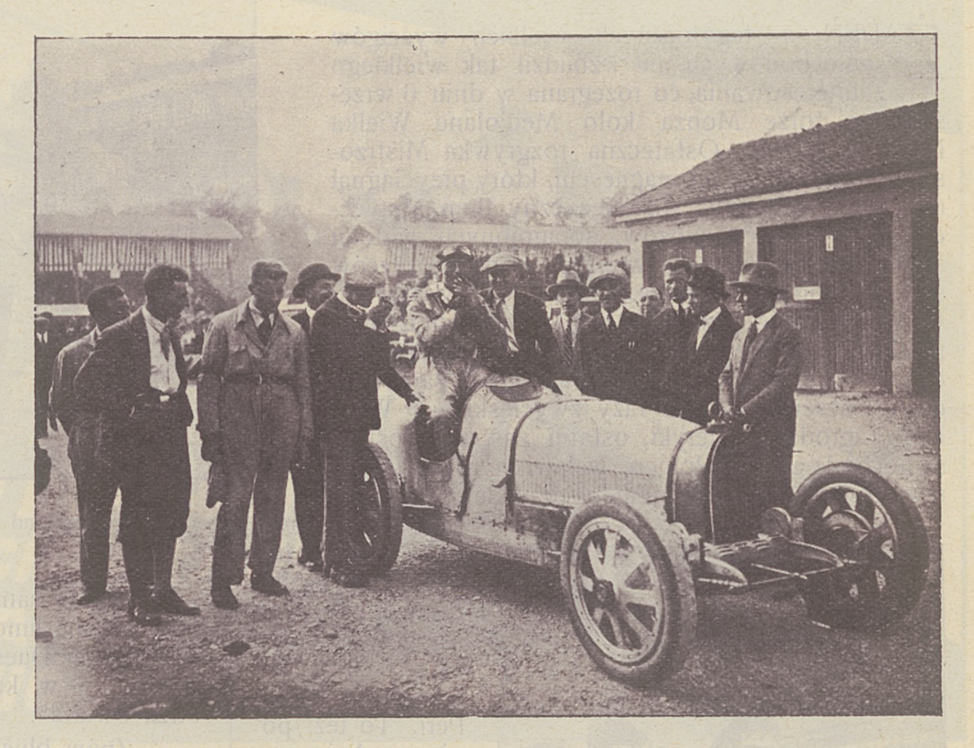
zatrzymała się dla nabrania benzyny i krótkiego wypoczynku. Później jednak znowu został wyminięty i, po wycofaniu się Materassiego, znalazł się na ostatniem miejscu, z którego z wielkim wysiłkiem przeszedł na przedostatnie, już na kilka okrążeń przed końcem wyścigu. Drugą połowę biegu przeszedł na miejscu czołowem Brilli Peri i wygrał ostatecznie Wielką Nagrodę Włoch w czasie 5 g. 14 min. 33 sek. z szybkością średnią 152 klm. 598 m. na godzinę, gorszą nieco od rekordowej, ustanowionej w roku zeszłym przez nieodżałowanego Ascariego również na Alfa Romeo. Campari zajął drugie miejsce w 5 g. 35 m. 30 sek., Milton trzecie w 5 g. 46 m. 40 sek. i de Paolo czwarte w 5 g. 48 m. 10 s.

Bieg samochodów półtoralitrowych, rozegrany również na przestrzeni 800 klm., przyniósł bezapelacyjne zwycięstwo obsady francuskiej. Eldridge i Plate wycofali się po kilkunastu okrążeniach, a Santoleri ścigał beznadziejnie oddalające się coraz bardziej samochody Bugatti, aż wreszcie, mniej więcej w połowie biegu, uległ straszliwemu wypadkowi. Maszyna jego spadła z toru, przewróciła się dwa razy wokół siebie i... szczęściarz Santoleri wyszedł z przygody nietylko z życiem, ale nawet bez żadnego szwanku, gdyż ochroniła go silna karoserja.

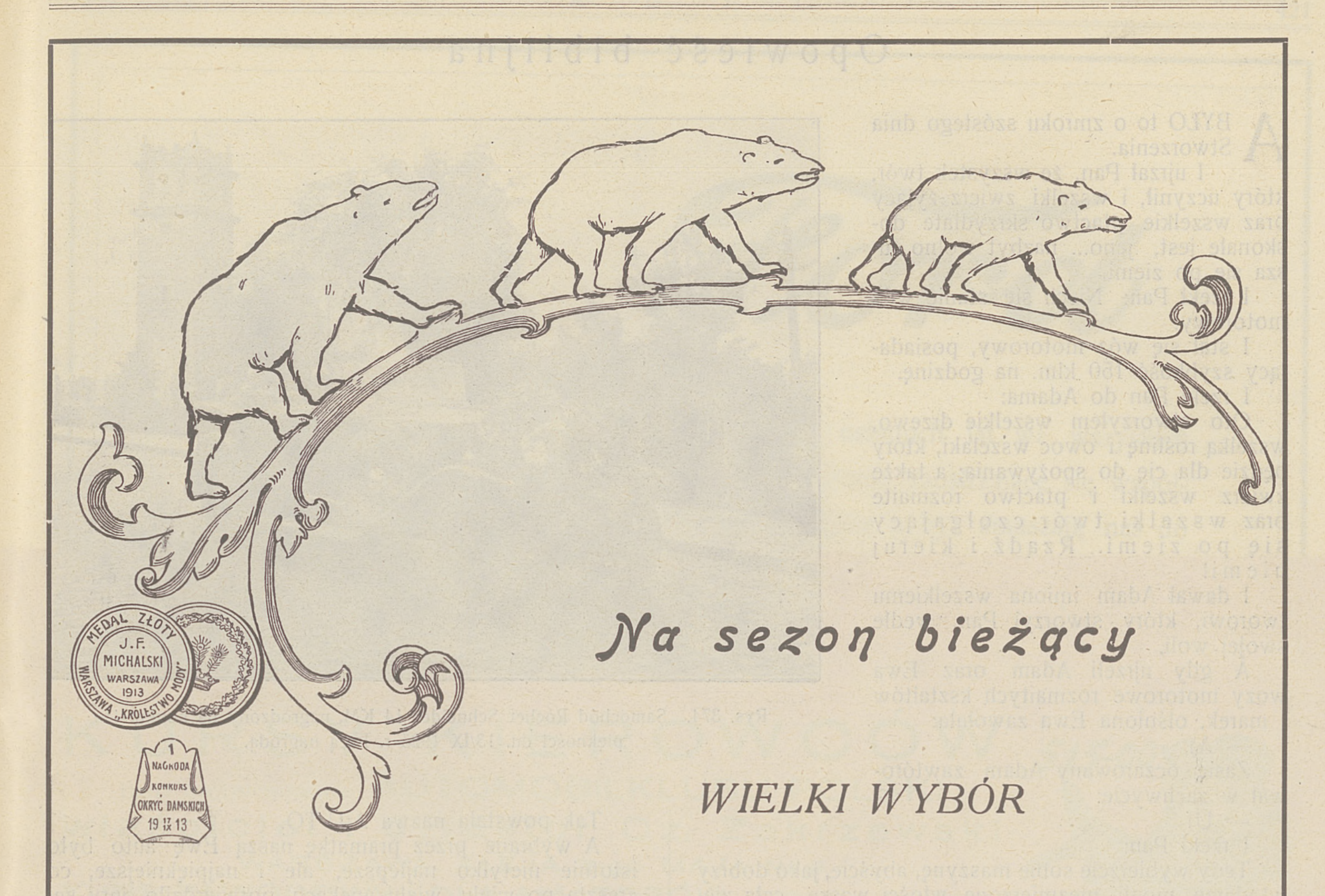
W ten sposób w drugiej połowie biegu na torze pozostała tylko obsada Bugatti, idąca w następującym porządku: pierwszy Goux, drugi Ferdynand de Vizcaya, trzeci Constantini, czwarty Foresti i piąty — Piotr de Vizcaya. Goux prowadził prawie od początku przez sześćdziesiąt okrążeń i byłby prawdopodobnie wygrał, gdyby nie brak benzyny. Skutkiem bowiem nieszczelności zbiornika zapas benzyny, który miał mu starczyć na 800 kilom., wyczerpał się po przebyciu 700 kilom., gdyż część benzyny wyciekła. Ponieważ regulamin wyścigów zabraniał samochodom półtoralitrowym nabierania świeżej benzyny, przeto Goux musiał się wycofać. Bieg wygrał młody amator włoski Constantini, przebywając dystans w czasie 5 g. 44 m. 46 s., z szybkością średnią 134 klm. 390 m. na godzinę. Drugi przyszedł F. de Vizcaya w 5 g. 50 m. 49 s., trzeci Foresti w 5 g. 55 min. 19 sek. i czwarty Piotr de Vizcaya w 6 g. 1 m. 32 s.

Zauważyć łatwo, że Constantini na swym półtoralitrowym samochodzie osiągnął czas lepszy, niż Milton i De Paolo, którzy jechali na maszynach o dwulitrowej pojemności, zaopatrzonych pozatem w kompresory. Dowodzi to nietylko wysokiej wartości samochodów Bugatti, ale zarazem stwierdza raz jeszcze fakt, że silnik półtoralitrowy osiągnął już wydajność równą wydajności silnika dwulitrowego, że zatem konsekwentną jest uchwała Międzynarodowej Komisji Sportowej, ograniczająca klasyczną pojemność na wielkie wyścigi następnego sezonu do 1500 cm.³.

Mak.



373. Grand Prix Włoch — Monza. Constantini po zwycięstwie.


MEDAL ZŁOTY
J. F. MICHALSKI
WARSZAWA
1913
WARSZAWA „KRÓLESTWO MODY"
1 NAGRODA
KONKURS
OKRYĆ DAMSKICH
19 17/IX 13

Opowieść biblijna

A BYŁO to o zmroku szóstego dnia Stworzenia.

I ujrzał Pan, że wszystek twór, który uczynił, i wszelki zwierz żyjący oraz wszelkie ptactwo skrzydlate doskonałe jest, jeno... nazbyt wolno rusza się po ziemi.

I rzekł Pan: Niech się stanie wóz motorowy!

I stał się wóz motorowy, posiadający szybkość 150 klm. na godzinę.

I rzekł Pan do Adama:

Oto stworzyłem wszelkie drzewo, wszelką roślinę i owoc wszelaki, który będzie dla cię do spożywania; a także zwierz wszelki i ptactwo rozmaite oraz wszelki twór czołgający się po ziemi. Rządź i kieruj niemi!

I dawał Adam imiona wszelkiemu tworowi, który stworzył Pan, wedle swojej woli.

A gdy ujrzeli Adam oraz Ewa wozy motorowe rozmaitych kształtów i marek, olśniona Ewa zawołała:

— A!

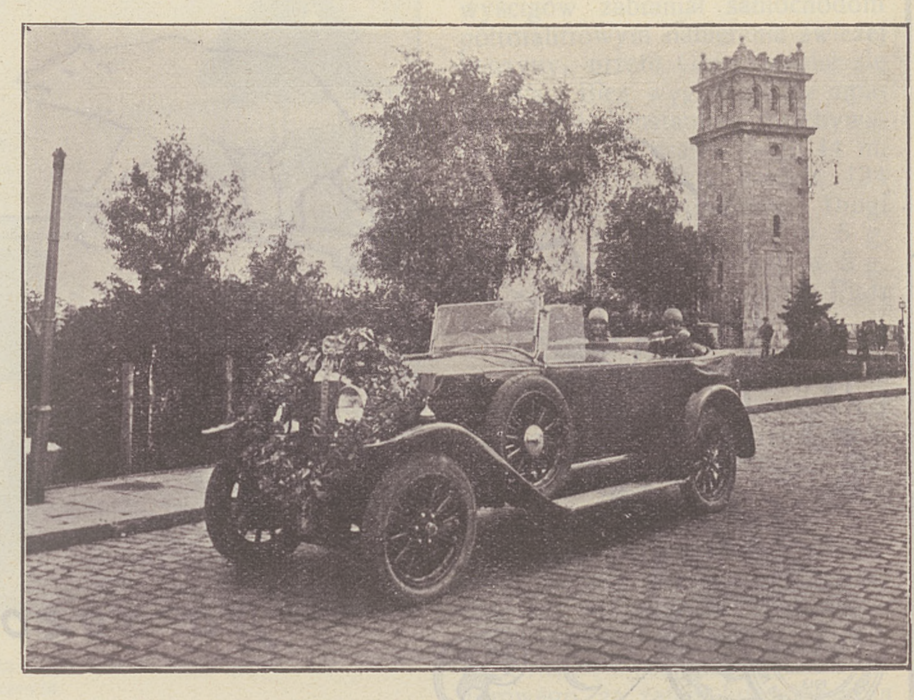
Zasię oczarowany Adam zawtórował w zachwycie:

— U!

I rzekł Pan:

Tedy wybierzcie sobie maszynę, abyście, jako dobrzy włodarze, mogli niezmierzone włości wasze, całą ziemię, objeżdżać.

— TO! — rzekła Ewa, wskazując na wóz Rochet-Schneider.



Rys. 374. Samochód Rochet Schneider 14 KM, nagrodzony na konkursie piękności dn. 13/IX 1925 r. I-szą nagrodą.

Tak powstała nazwa A-U-TO.

A wybrane przez pramatkę naszą Ewę auto było istotnie nietylko najlepsze, ale i najpiękniejsze, co zresztą po wielu, wielu wiekach potwierdziło jury sędziowskie na konkursie piękności w Warszawie w dniu 13 września b. r., przyznając wozowi Rochet-Schneider pierwszą nagrodę.

C. ŁOZIŃSKI

Przemysł samochodowy w Polsce

(Dokończenie).

POBIERANIE cła, kiedy niema jeszcze w Polsce przemysłu samochodowego, niczem nie może być usprawiedliwione: jeżeli chodzi o dochody dla skarbu, można je pobierać w postaci specjalnego podatku. Lecz wręcz szkodliwem staje się pobieranie cła w wysokości proporcjonalnej do wagi samochodu; tego rodzaju taryfa celna najmniej uciążliwą jest dla samochodów luksusowych: samochód luksusowy może mieć wagę podwójną samochodu użytkowego, a czasem może mieć równą z nim wagę; cena zaś samochodu luksusowego może być nawet 40-krotna w porównaniu do użytkowego. O ile więc cło proporcjonalne do wagi bardzo poważnie obciąża samochód użytkowy, o tyle w porównaniu do ceny luksususowego zawsze będzie drobnostką.

Racjonalne jest stosowanie podatku na samochody, lecz podatek ten może być „luksusowej" wysokości tylko w zastosowaniu do zbytkownych samochodów; natomiast w zastosowaniu do samochodów użytkowych powinien być możliwie najniższy, aby nie stał na przeszkodzie rozwojowi transportu samochodowego; wówczas, co się straci na jednostce, można dla skarbu zyskać z naddatkiem na liczbie.

Dlatego też stosowanie podatku proporcjonalnego do mocy silnika powinno ustąpić miejsca podatkowi progresywnemu w stosunku do ceny samochodu, o ile chodzi o samochody osobowe. Jedynie dla samochodów ciężarowych i autobusów obecny wymiar możliwym jest do zachowania.

Podobnie też stosowanie opłat rejestracyjnych miejskich proporcjonalnych w stosunku do wagi z tych samych powodów nie jest racjonalnym. Przy ich wymiarze należałoby się kierować raczej zasadą progresywności w stosunku do ceny, przy równoczesnem uwzględnieniu mocy motoru oraz zaopatrzenia kół (opony pneumatyczne, czy też pełne gumowe, obręcze żelazne). Moc motoru i zaopatrzenie kół są czynnikami, które wpływają na koszty konserwacji dróg kołowych.

Wreszcie racjonalnem byłoby konsekwentne stosowanie stawek ulgowych cła, podatku oraz opłat rejestracyjnych dla samochodów premjowanego typu. Przez to stworzyłoby się rodzaj dodatkowego subsydjum, zmierzającego do poparcia transportu samochodowego w pożądanym dla potrzeb państwa kierunku.

Zarówno w interesie państwa, jak i w interesie miast, byłoby możliwe całkowite obrócenie wpływów z podatku i opłat rejestracyjnych na cele rozwoju transportu samochodowego i wogóle dróg kołowych: spowodowałoby to bowiem automatyczny wzrost wpływów z tego źródła.

Przechodząc teraz do kwestji, jaką drogą może się przyczynić inicjatywa prywatna do stworzenia i rozwoju przemysłu samochodowego, wskazanem jest wykorzystanie doświadczeń, zaczerpniętych z historji rozwoju przemysłu samochodowego w krajach przodujących pod tym względem. Poucza ono, że rozwój przemysłu tego zaczynał się zawsze dopiero z zastosowaniem zasady kooperacji przemysłowej przez powstanie pomocniczych organizacji wytwórczych, specjalizujących się w wytwórczości składowych elementów samochodu. Zrozumiałem to będzie, jeżeli zdamy sobie z tego sprawę, że współczesny samochód składa się przeważnie z elementów, z których każdy z osobna wymaga daleko idącej specjalizacji oraz bardzo kosztownych instalacji, wymagających fachowej obsługi. Naprzykład tłoczenie ram samochodowych z jednej sztuki, kucie wałów korbowych, osi, korbowodów i wytłaczanie karoserji osobowej odbywa się na potężnych prasach, przy pomocy bardzo kosztownych narzędzi formujących i współpracy szeregu mechanizmów pomocniczych. Również obróbka cieplna szlachetnej stali do wałów kolankowych, osi, korbowodów odbywa się w piecach, zaopatrzonych w aparaty pomocnicze, bardzo kosztowne do utrzymania. Wszystkie te instalacje mało się nadają do fabrykacji małemi serjami i mogą funkcjonować sprawnie jedynie przy nieprzerwanej pracy nad wielkiemi ilościami sztuk wyrabianych.

Proces fabrykacji wymaga bardzo fachowego kierownictwa i dozoru i fachowych robotników, których wynagrodzenie musi być odpowiednio wysokie i które może się opłacać tylko, o ile się rozkłada na wielką ilość wyrabianych przedmiotów, przytem możliwie jednostajnego typu.

Organizacja przemysłu samochodowego powinna tę okoliczność należycie uwzględnić; instalacje takie nie powinny być urządzane przy fabrykach samochodowych powstających u nas, lecz przy zakładach hutniczych, równocześnie mogących obsłużyć więcej, niż jedną, wytwórnię samochodów, oraz mogących zużytkować te instalacje do robót pokrewnych w innych dziedzinach przemysłu mechanicznego. Przytem w całym szeregu wypadków okaże się możliwem wykorzystanie już istniejących instalacji oraz rozporządzalnego personelu fachowego.

W tym kierunku szczególnie pomocnym okazałby się system premjowania samochodów normalizowanego typu, ponieważ normalizacja jego części, powtarzająca się w wielkich ilościach, zapobiegnie stosowaniu każdorazowemu innych instalacji i narzędzi formujących, używanych przy masowych a bardzo kosztownych robotach kowalskich i które również, jak całe instalacje, administracja i personel fachowy nie obciążają nadmiernie kosztów wyrobu, tylko przy wyrobie większych ilości jednakowych elementów na każdej danej instalacji.

Podobnie i inny podstawowy element samochodu, jakim jest silnik, wymaga w celu osiągnięcia wysokiej sprawności stosowania wysokiego gatunku materjałów, przy bardzo dokładnem ich wykończeniu, co daje się osiągnąć albo przez bardzo wysoko wykwalifikowanych robotników i majstrów i dużym i kosztownym nakładzie ich pracy, albo też przy stosowaniu kosztownych instalacji i narzędzi oraz wyspecjalizowanym ich dozorze i kierownictwie; w tym drugim wypadku daje się osiągnąć znaczne obniżenie kosztów wyrobu, ale pod warunkiem, że wyrób odbywać się będzie wielkiemi serjami jednego typu.

Dlatego też najlepiej skonstruowany i najlepiej wykonany, a więc najsprawniejszy silnik do samochodu da się w Polsce osiągnąć bez nadmiernych kosztów tylko o tyle, o ile premjowanie zapewni jaknajwiększą ilość odbiorców dla powtarzającego się wielokrotnie normalizowanego typu. Przytem silnik w tych warunkach nie może nie zadowolnić najbardziej nawet surowych wymagań, dzięki wielkiemu wyspecjalizowaniu zorganizowanej do jego wyrobu instalacji i personelu fachowego.

Także i w tym wypadku, do wyrobu silników samochodowych, przy daleko idącym ich znormalizowaniu, dałoby się z powodzeniem przystosować którąś

z egzystujących już w Polsce wytwórni silników innych typów, przy równoczesnem zapobieżeniu wielkich kosztów na stworzenie wytwórni całkiem nowej, a do tego nie mającej zapewnionego wielkiego zbytu.

Zdobyte już w tym kierunku doświadczenie centralnych warsztatów samochodowych M. S. W. umożliwiłoby ustalenie kwalifikowanego do premji silnika, który bez zmian zasadniczych konstrukcji dałby się zastosować równocześnie do samochodów ciężarowych i osobowych, do czołgów i do różnych łodzi motorowych, które we wzrastającej liczbie będą musiały używać różne instytucje państwowe, oraz osoby i instytucje prywatne...

Wreszcie wypada nadmienić, że przysposobione do masowego wyrobu silników samochodowych wytwórnie ułatwiłyby w następstwie rowinięcie także wytwórczości silników lotniczych, której brak coraz dotkliwiej daje się odczuwać w Polsce.

Reasumując, możemy powiedzieć, że przemysł samochodowy powstanie dopiero wówczas, gdy powstanie szereg pomocniczych wytwórni, które, związane w system kooperacji przemysłowej, będą wytwarzały w odpowiednim stosunku poszczególne elementy samochodowe. Proces ten może być znakomicie przyśpieszony przez ustalenie premjowanego typu samochodu, z oparciem się na już zdobyte w tej mierze własne polskie doświadczenia.

Nie jest natomiast wskazanem budowanie dużych kompleksów fabrycznych, obliczonych na całkowity wyrób samochodu, gdyż nie da się to pogodzić z taniością wyrobu, a zatem ograniczyć musi zbyt wytworów tak zorganizowanego przemysłu i nie wyzwoli nas z zależności od zagranicy i jej niekorzystnego wpływu na bilans handlowy.

Cła od części samochodów powinny być zniesione. Cła od samochodów gotowych złożonych zastąpione podatkiem „ad valorem" w skali progresywnej. Podobnie opłaty rejestracyjne należy rekonstruować na zasadzie progresywności w stosunku do ceny.

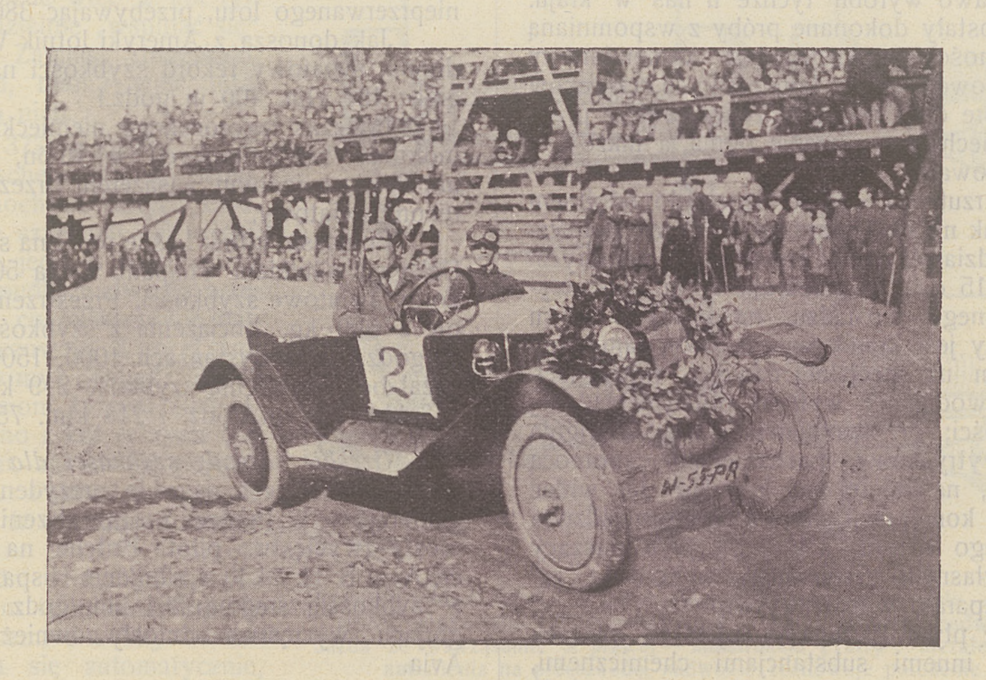
Warszawa, 5 czerwca 1925 r.

KRONIKA

Pierwsza rewja motocyklowa w Warszawie. Dnia 17 września, z inicjatywy Polskiego Klubu Motocyklowego, odbyła się w Warszawie pierwsza rewja motocyklowa na korzyść Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Rewja zgromadziła imponującą liczbę około 80 motocykli przeważnie nowoczesnych i wypadła bardzo ładnie. Motocykle uformowały się na ulicy Mokotowskiej u wylotu Placu Zbawiciela i szły stamtąd przez ulice: Marszałkowską, Bagatelę, Aleje Ujazdowskie, Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście, okrążyły kolumnę Zygmunta, potem przez most Kierbedzia do Parku Skaryszewskiego. Na moście Poniatowskiego odbyła się wspólna fotografja, poczem rewja została rozwiązana. Rewję prowadził wiceprezes P. Kl. Mot. p. kpt. Szydelski. Fotografje rewji otrzymać można u p. Majcherskiego, Marszałkowska 123.

Wielki raid pułkownika Rayskiego. Znany lotnik polski, pułkownik Ludomir Rayski, odbył między 16 a 21 września, na samolocie Breguet XIX A_2, wspaniały raid, który wsławił na całym świecie nasze lotnictwo, a dzielnego pilota postawił w gronie „asów" tej miary, co Pelletier d'Oisy, Arrachart lub de Pinedo. W dniu 16 września wyruszył pułkownik Rayski z Paryża i przebył bez lądowania 1200 klm., jakie dzieliły go od Madrytu. Z Madrytu przybył w dniu następnym do Casablanca, przelatując 1000 klm., dalej 18 przebył najdłuższy etap Casablanca—Tunis, długości 1800 klm. W dniu 19 wrześ. przeleciał Rayski 1600 klm. z Tunisu przez Sycylję do Aten, 20—600 klm. z Aten do Konstantynopola i wreszcie 21-go ostatni etap Konstantynopol—Warszawa, długości 1600 klm. Całkowita długość drogi, wynosząca 7800 klm., przebyta została zatem w ciągu 6 dni w 47 godzinach lotu. Pułkownikowi Rayskiemu towarzyszył podczas tego pięknego raidu mechanik Michał Kubiak, sierżant I pułku lotniczego.

Mała Tatra w wyścigu samochodowym w Poznaniu. W kategorji wozów o pojemności do 1100 cm.³, w drugim międzynarodowym wyścigu samochodowym w Poznaniu w dniu 30 sierpnia 1925 roku, chlubnie odznaczyły się małe Tatry. Do startu stanęły trzy wozy: dwie seryjne Tatry i jeden wyścigowy Mathis. Już w drugiem okrążeniu toru pierwsza Tatra, prowadzona brawurowo przez p. Pawelkę, wyminęła Mathisa, druga zaś, prowadzona przez p. dyrektora Regulskiego, miała go wyminąć w czwartem (mimo startowania o całą minutę później), gdyby nie nieszczęśliwe uderzenie kamienia, które wywołało zacięcie się hamulca i zatrzymanie wozu na półtorej minuty. Mimo tego defektu, który jeszcze trzy razy zmuszał kierowcę do zatrzymywania wozu, przyszedł on do mety tylko o jedną minutę później od Mathisa. W wyniku biegu Tatry otrzymały I i III nagrody. Czasy były następujące (dystans 40 km.): 1) Tatra—Pawelka—36,58 minut, 2) Mathis—Nalaskowski—40,14,2 min., 3) Tatra—dyr. Regulski—44,52,3 min. Tak więc Tatry seryjne wykazały całą swą doskonałość techniczną.



Rys. 375. „Tatra" Pawelki uwieńczona po zwycięstwie.

Na zamieszczonej obok foto-

grafji widzimy Tatrę p. Pawelki, uwieńczoną po zwycięstwie.

Komunikacja powietrzna w Polsce w sierpniu 1925 r. Zdawałoby się, że miesiąc sierpień, obfitujący w słotne, mgliste i wietrzne dnie, uniemożliwił utrzymanie komunikacji powietrznej. Cyfry statystyczne wykazują jednak, że ptaki metalowe Polskiej Linji Lotniczej przezwyciężyły fatalne warunki atmosferyczne i w całym miesiącu odpadło zaledwie kilka lotów.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej w porównaniu z miesiącem lipcem b. r. (daty odnoszące się do miesiąca lipca podane są w nawiasach) przedstawia się następująco: Wykonano lotów 281 (295), ilość przeleconych kilometrów 88,714 (88,442), ilość przewiezionych pasażerów 628 (775), ilość przewiezionych towarów 9,036 (9,030), ilość przewiezionej poczty 162,7 (121,7), regularność w procentach 86,5°/₀ (96,8°/₀).

Powyższe cyfry dają nadzieję, że Polska Linja Lotnicza w bieżącym roku utrzyma normalną komunikację lotniczą przez całą zimę.

Nowa gaśnica „Stop Fire“. Kolosalna ilość pożarów i wynikających z tychże katastrof i nieszczęśliwych wypadków wywołuje zrozumiałą zupełnie chęć zwalczenia pierwszych i zapobieżenia drugim; wyraża się to w ogromnej wytwórczości całego szeregu aparatów, t. zw. gaśnic, działanie których oparte jest przeważnie na pewnych składnikach chemicznych. Nie zawsze jednak aparaty te całkowicie odpowiadają swemu celowi, a to z powodu czy wielkości, czy możności natychmiastowego działania, czy łatwości użycia, zmiany ładunku etc. Dlatego też przy kupnie tego rodzaju aparatów należy być dość ostrożnym w wyborze. Jak powiedziano wyżej, mamy nieskończony szereg gaśnic doskonałych, dobrych i złych; da się to określić inaczej — praktycznych — odpowiadających pod każdym względem swemu celowi i niepraktycznych.

Na zasadzie długoletnich doświadczeń możemy stwierdzić, że prostota konstrukcji danej gaśnicy, racjonalnie dobrane składniki chemiczne i łatwość zamiany t. zw. ładunku — rozwiązują zadanie całkowicie i to możemy stwierdzić raz jeszcze na przedstawionym nam aparacie „Stop Fire“ pochodzenia francuskiego. Najpierw z przyjemnością możemy stwierdzić, że grupa kapitalistów naszych, przekonawszy się o doskonałem wprost działaniu gaśnic „Stop Fire“, zabiega już o kupno licencji na prawo wyrobu tychże u nas w kraju. W dniu 9 b. m. zostały dokonane próby z wspomnianą gaśnicą w obecności reprezentantów komendantury P. P., straży ogniowej, władz komunalnych, członków A. P. i prasy, które dały rezultaty zdumiewające przez nader szybkie i niechybne gaszenie ognia, a także niezawodne funkcjonowanie.

Na pierwszy rzut oka wprost nieprawdopodobnem wydaje się, aby tak maleńki przyrząd mógł tak skutecznie i piorunująco działać; aparat ten formatu cylindrycznego, wysokości 15 cm., o przekroju 4 cm., jest wykonany z niklowanego mosiądzu, na górnym końcu cylindra obsadzony jest kranik wytryskowy, zamykany gumowym korkiem na specjalnej dźwigni, przez naciśnięcie której powodujemy wytrysk płynu w żądanej czy potrzebnej ilości; po zwolnieniu ucisku, dźwignia zamyka otwór wytryskowy mechanicznie zapomocą sprężyny spiralnej, nawiniętej na kraniku. Jak widać z opisu—prostota konstrukcji niebywała, sprowadzona do zasady zwykłego syfonu, z którego płyn gaszący wytryska pod własnem ciśnieniem, wykonanie zewnętrzne całego aparatu wprost wytworne.

Co się tyczy płynu gaszącego — jest to związek methylbromidu z innemi substancjami chemicznemi, które stanowią tajemnicę wynalazcy. Płyn ten posiada punkt wrzenia przy 4.8 stopni Celsjusza; przez ujęcie aparatu do ręki ciepłota ciała pobudza takowy do wytworzenia dostatecznego ciśnienia, do wyrzucenia strumienia płynu na dystans kilku metrów, i to jest rewelacją — jajkiem Kolumba.

Dodać do tego należy, że płyn ten nie pozostawia absolutnie żadnych śladów na przedmiotach gaszonych, czy to na odzieży, czy na lakierze, czy na metalu, np. karburator ugaszony „Stop Fire“ nie wymaga żadnego czyszczenia, ani zachodu, jest hatychmiast gotów do dalszej pracy.

Aparat „Stop Fire“ specjalnie uwzględnia potrzeby automobilizmu swoją wielkością, działaniem i wykwintnem wykończeniem.

Bliższych informacji udziela i zamienia użyte aparaty P. Bitschan, Kredytowa 18, tel. 6—13.

Śmierć „Córy Gwiazd“. Sterowiec amerykański „Shennandoah“ uległ podczas burzy straszliwemu wypadkowi koło miasta Cumberland w stanie Ohio. Z powodu uszkodzenia silników sterowiec nie mógł przeciwstawić się silnemu wiatrowi i został rozerwany na dwie części, które spadły na ziemię w dwóch różnych miejscach. W katastrofie straciło życie 13 ludzi z załogi, a 15 odniosło rany.

Tourist Trophy motocyklowe dla amatorów, rozegrane na wyspie Man w dniu 10 września, na przestrzeni około 300 klm., wygrał Dobbs na motocyklu Norton w czasie 3 : 19 : 36 z szybkością średnią 96,5 klm./godz.

Raid dla samochodów i motocykli zorganizowany przez Ogólnoniemiecki Automobilklub, odbył się w dniach 4—8 września na przestrzeni 1500 klm., podzielonej na cztery następujące etapy: Frankfurt — Augsburg — Zell — Ischl — Monachjum. Do raidu stanęło 91 motocykli i 71 samochodów, a ukończyło go ogółem 84 konkurentów. Bez punktów karnych drogę przebyli: Kerwer na samochodzie Opel 1000 cm³., oraz Sporkhorst i Jachning na samochodach Hansa 2000 cm³. Z pośród motocyklistów bez punktów karnych raidu nie przebył żaden; najmniej punktów otrzymali: Piltz na mot. Ariel 250 cm³. (14), Fischer na mot. Epa 350 cm³. (22) i Heck na mot. Mabeco 750 cm³. (35).

Nowe rekordy lotnicze. Wodnopłatowiec amerykański z obsadą czterech lotników, Snoddy, Cravena, Gavina i Allena, ustanowił światowy rekord długości nieprzerwanego lotu, przebywając 3800 klm.

Jak donoszą z Ameryki lotnik Williams pobił podobno światowy rekord szybkości na płatowcu, osiągając 480 klm. 400 m./godz.!

Podczas tegorocznego niemieckiego konkursu samolotów bezsilnikowych w Rhön, pilot Hesselbach unosił się z jednym pasażerem przez 3 g. 6 m., bijąc rekord światowy.

Francuski lotnik Lasne pobił na samolocie Nieuport Delage z silnikiem Hispano Suiza 500 KM. cztery rekordy światowe szybkości. Przestrzeń 500 klm. przebył on z 500 kg. obciążenia z szybkością 219 klm. 618 m./godz., a na dystansach 1000, 1500 i 2000 klm. wykazał bez obciążenia szybkość 219 klm. 570 m./godz., 218 klm. 827 m./godz. i 218 klm. 759 m./godz.

Czeskie zawody szybkości dla samolotów. Wyścigi samolotów o nagrodę prezydenta Masaryka, zorganizowane w Pradze na przestrzeni 200 klm., przyniosły zwycięstwo pilota Fritche na czeskim samolocie Avia B. H. 21 R. z silnikiem Hispano Suiza 300 KM., z szybkością średnią 301 klm./godz. W innych kategorjach zwycięstwa odniosły również samoloty fabryki Avia.

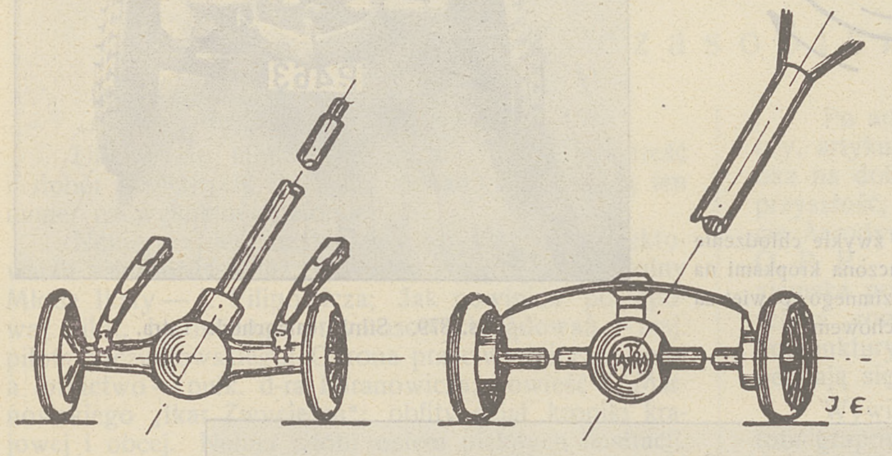
JULJUSZ ERLICH

Samochód popularny „Tatra“

(Dokończenie).

CAŁY aparat napędzający samochodu tego stanowi jeden blok, a więc silnik, sprzęgło, skrzynka biegów, wał i oś tylna stanowią jedną, na obu końcach resorowaną całość. Dzięki niezależnym ruchomym półosiom tylnym, o których będzie mowa niżej, nietylko silnik i skrzynka biegów są resorowane, ale i cały tylny most.

Przeniesienie napędu na koła tylne odbywa się zapomocą wału, przechodzącego przez grubą centralną rurę, zastępującą całą ramę podwozia.



Rys. 376. Zawieszenie dyferencjału. Z lewej strony: konstrukcja zwykła — dyferencjał sztywno osadzony na tylnej osi — konieczne kardanowo. Z prawej—konstrukcja „Tatry“ — dyferencjał zawieszony na tylnym resorze. Półośki tylne — swobodne. Sprzęgła kardana zbyteczne.

Dzięki resorowanemu zawieszeniu osi tylnej, przeguby kardanowe stają się zbyteczne, — znów więc uproszczenie konstrukcji i powiększenie skutku użytecznego mechanizmu.

Rysunek 376 przedstawia nam z lewej strony most tylny samochodu starej konstrukcji o wale nie resorowanym, z prawej zaś — most tylny „Tatry“ i dyferencjał, zawieszony na resorze, co właśnie umożliwia zaniechanie stosowania przegubów Cardan'a.

Oś tylna ma dwie niezależne swobodne półośki; każde więc z kół tylnych może samodzielnie „wspinać się“ na przeszkody. — Zamiast „przeskakiwania“ przeszkód, mamy więc tutaj „toczenie się“ po nich.

Na rysunku 377 widzimy znów z lewej strony schematycznie przedstawiony tył samochodu dotychczasowej konstrukcji o sztywnej osi tylnej. Przy przejeżdżaniu jednem kołem przez przeszkodę, całe pudło nadwozia przechyla się na bok, co pasażerowie bardzo dotkliwie odczuwają. Z lewej strony rysunku widzimy „Tatrę“: dzięki niezależnym półosiom tylnym, nadwozie, mimo, iż jedno z kół tylnych najechało na kamień, zachowuje położenie horyzontalne. Pasażerowie wcale nie odczuli tego, iż najechano na kamień.

Resory przedni i tylny są poprzeczne, przyczem tylny resor oparty jest dwoma końcami o bębny hamulcowe i nastawia się automatycznie, zależnie od obciążenia wozu. Przy małem obciążeniu resor jest miększy, przy dużem — twardszy.

Przy konstruowaniu małego wozu „Tatra“ umyślnie zrezygnowano z możności osiągania znacznych szybkości. Samochód ten, jako przeznaczony do codziennego użytku zawodowców, jak lekarzy, adwokatów, wojażerów i t. p., nie potrzebuje osiągać większych szybkości ponad 80 klm./godz.

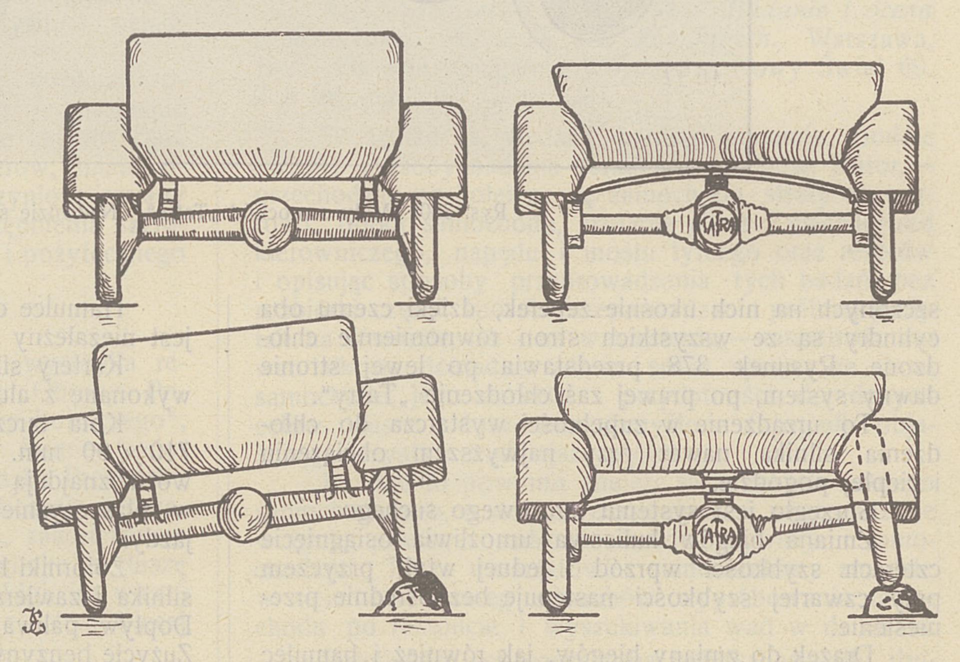
Zgodnie z tem założeniem, maksymalna szybkość „Tatry“ jest 80 klm./godz. Jest to zupełnie wystarczające, a przy budowie daje znaczne uproszczenia i oszczędności.

Silnik składa się z dwóch cylindrów, chłodzonych powietrzem, o średnicy 82 milimetrów i skoku 100 milimetrów. Moc podatkowa jest 4 KM., rzeczywista zaś 12—14 KM. Cylindry są położone poziomo pod kątem 180° i chłodzone są powietrzem zapomocą wentylatora, umieszczonego na kole zamachowem silnika.

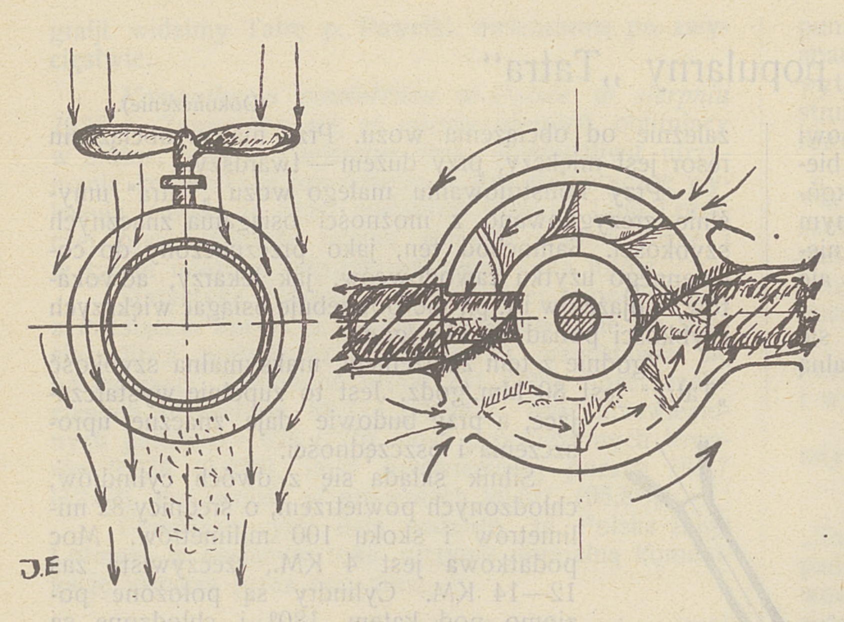
Powietrze, wciągane przez wentylator, obiega w dwóch kanałach głowice cylindrów.

Urządzeniu temu należy poświęcić oddzielnie słów kilka. Jak wiadomo, liczne już były próby budowania silników samochodowych, chłodzonych powietrzem. Przyczyną ich niepowodzenia był zasadniczy błąd konstrukcyjny, polegający na umieszczeniu wentylatora z przodu, przed silnikiem, skutkiem czego powietrze, opływając silnik wokoło, wytwarzało dzięki ssącemu działaniu strumienia z tyłu silnika częściową próżnię. W wyniku — część tylna silnika nie była chłodzona i silnik skutkiem nierównomiernej temperatury psuł się prędko.

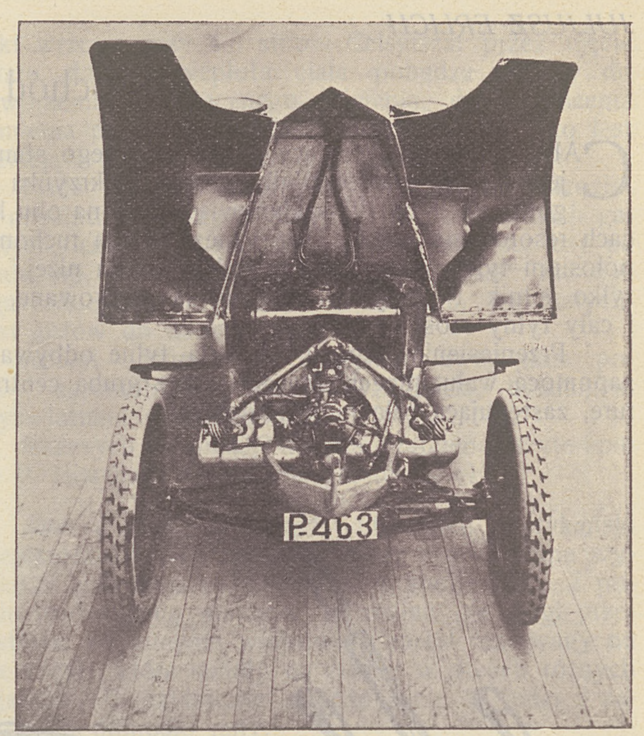
W „Tatrze“ — wentylator umieszczony na kole zamachowem wciąga powietrze przez wyloty kanałów tak, iż obiegając je wkoło musi ono wyjść stycznie do powierzchni bocznych obu cylindrów, wzdłuż umie-



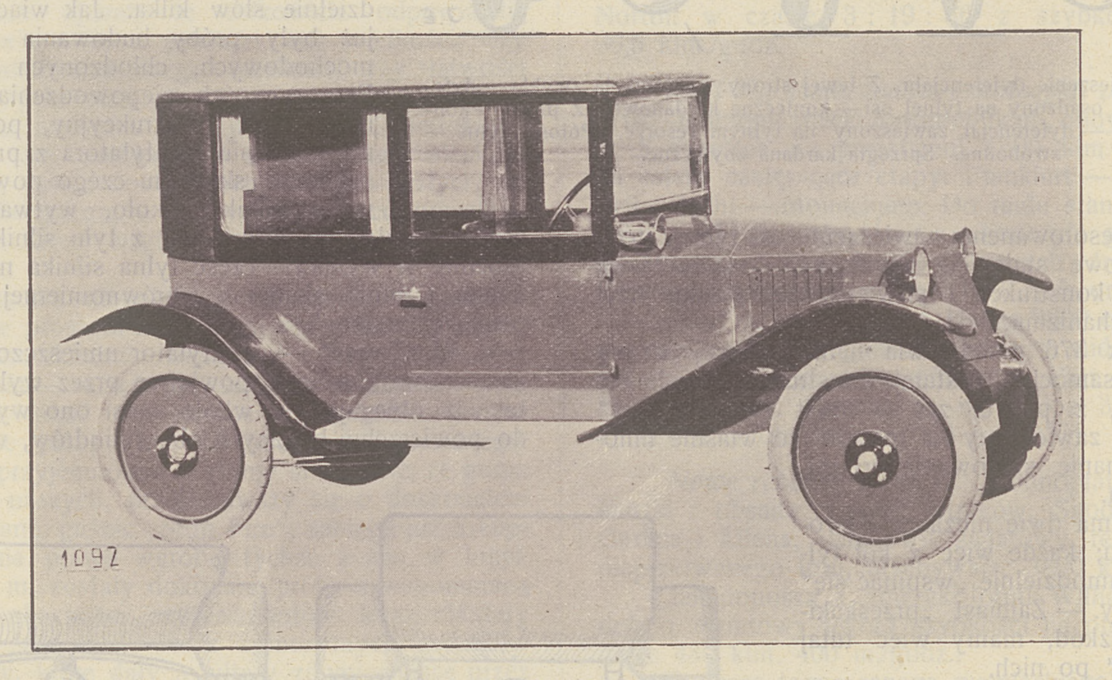
Rys. 377. Most tylny. Z lewej strony: konstrukcja zwykła — tylna oś sztywna; 2 resory poprzeczne. Przy przejeżdżaniu przez kamień, nadwozie przechyla się. Jazda ze wstrząsami. Z prawej — konstrukcja „Tatry“: niezależne półośki. Mimo natrafienia na przeszkodę, nadwozie zachowuje położenie horyzontalne.



Rys. 378. Chłodzenie powietrzne. Z lewej strony: zwykłe chłodzenie powietrzne. Za wentylatorem powstaje próżnia (oznaczona kropkami na szkicu). Z prawej — chłodzenie „Tatry": strumień zimnego powietrza okrąża cylindry. Wentylator na kole zamachowem.



Rys. 379. Silnik samochodu Tatra.



Rys. 380. Mały samochód „Tatra". Nadwozie seryjne.

szczonych na nich ukośnie żeberek, dzięki czemu oba cylindry są ze wszystkich stron równomiernie chłodzone. Rysunek 378 przedstawia po lewej stronie dawny system, po prawej zaś chłodzenie „Tatry".

To urządzenie w zupełności wystarcza do chłodzenia silnika nawet przy najwyższem obciążeniu i ciepłej pogodzie.

Sprzęgło jest systemu tarczowego suchego.

Zmiana biegów kulisowa umożliwia osiągnięcie czterech szybkości wprzód i jednej wtył, przyczem przy czwartej szybkości następuje bezpośrednie przeniesienie.

Drążek do zmiany biegów, jak również i hamulec ręczny, znajdują się pośrodku wozu, po lewej ręce kierowcy, co umożliwia wygodny dostęp do siedzeń z obu stron.

Hamulce działają na tylne koła, przyczem ręczny jest niezależny od nożnego.

Kartery silnika, skrzynki biegów i dyferencjału są wykonane z aluminjum.

Koła tarczowe budowane są na opony zwykłe 710 $\times$ 90 mm. lub balonowe 715 $\times$ 115 mm. Z tyłu wozu znajdują się dwa koła zapasowe umieszczone w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do kierunku jazdy.

Zbiorniki benzyny i oleju mieszczą się pod maską silnika i zawierają 35 litrów benzyny i 5 litrów oleju. Dopływ paliwa odbywa się pod własnym ciężarem. Zużycie benzyny nie przekracza 5 do 6 kg. na 100 klm.

Fabryka, budując wozy powyższe, zaopatruje je w nadwozia „transformable", t. j. ze zdejmowanym na lato dachem. Na rysunku 380 widzimy taki seryjny

wóz. Prócz tego jednak istnieje jeszcze cały szereg innych modeli nadwozi, które wykonywane są na zamówienie.

Również jako wozy ciężarowe i omnibusy służą te same małe „Tatry“, tylna oś tylko jest wtedy wzmocniona i wymiary jej są powiększone.

Idąc z duchem czasu, konstruktorzy „Tatry“ nie wytwarzają samodzielnie akcesorji samochodowych, wychodząc z założenia, że specjalizacja umożliwia osiągnięcie wyższej jakości i niższej ceny. Dlatego też samochody „Tatra“ zaopatrzone są w instalację elektryczną Bosch'a, amortyzatory Hartford'a, pompkę olejową Friedmann'a etc.

Poniżej podajemy dane charakterystyczne wozu dwucylindrowego „Tatra“.

	Podwozie osobowe	Podwozie ciężarowe
Średnica cylindrów	82 mm.	82 mm.
Skok	100 mm.	100 mm.
Moc silnika	$^{4}/_{12}$ KM.	$^{4}/_{12}$ KM.
Zużycie benzyny na 100 klm.	5—6 kg.	9—10 kg.
Odległość między osiami	2625 mm.	2760 mm.
Rozstaw kół	1200 mm.	z przodu 1200 mm. z tyłu 1400 mm.
Długość całkowita podwozia	3400 mm.	3525 mm.
Szerokość podwozia	1450 mm.	1550 mm.
Waga podwozia z narzędziami i dwoma kołami zapasowemi	—	580 kg.
Waga wozu kompletnego — nadwozie seryjne	680 kg.	—

Z czasopism

„Lotnik“, dwutygodnik ilustrowany.

Ukazał się numer 17 „Lotnika“. Bogata treść i dobór świetnych ilustracji aktualnych stawiają ten numer na wysokim poziomie.

Numer zawiera następujące artykuły: O projektowaniu samolotów — inż. W. Zalewski; Feljeton szkolny Młode Ikary — J. Filipowicza; Jak powinien postępować pilot, by uniknąć przymusowych lądowań — maj. pilota Szczudłowskiego; Obrona przeciwlotnicza z ziemi a lotnictwo — pułk. d-ra Baranowicza; powieść Z. Marnowskiego „Ikar Zwycięsca“; obfity dział kroniki krajowej i obcej. Numer zdobi osiem pięknych ilustracji. Cena 40 gr. Adres redakcji i administracji: Poznań, ul. Rzeczypospolitej Nr. 9.

„Ameryka-Polska“ Nr. 7.

Opuścił prasę numer 7 miesięcznika „Ameryka-Polska“. Na wyróżnienie zasługuje szereg artykułów: „Loty Sokoła Polskiego, szkic historyczny sokolstwa polskiego z okazji przyjazdu sokołów z Ameryki“; „O dzieciach syberyjskich“—dr. J. Jakóbkiewicz; „Akademicy polscy w Ameryce“; „Atom—elektrony i protykony“—nowa wiedza o budowie materji; „Czy prędko będziemy latać na własnych płatowcach?“; „Biegun północny“; „Dillon i jego czek“ etc.

Pismo to bogato i oryginalnie ilustruje znakomitą powieść M. H. Szpyrkówny „Prorok w puszczy“; sylwetka bohaterki powieści stanowi rysunek okładkowy.

Wydawnictwo zapowiada zmianę dotychczasowego tytułu pisma na „Dwa Światy“; jednocześnie od omawianego numeru została znacznie zniżona cena prenumeraty oraz poszczególnych numerów, mianowicie zamiast zł. 2.50 tylko zł. 1.50. Poczynione zmiany przyczynią się niewątpliwie do uprzystępnienia szerokim sferom czytelników tego ciekawego i pożytecznego pisma.

„Lot Polski“ Nr. 24.

Z wyjątkowo pięknym numerem wystąpiła redakcja „Lotu Polskiego“, organu Ligi Obrony Powietrznej Państwa, z okazji „Tygodnia Lotniczego“, który zawiera artystyczną inowację w formie wielobarwnych reprodukcji akwarel p. Franciszka Prochaski. Zeszyt rozpoczyna klisza z autograficznem wezwaniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, zakończonem słowami, które powinny wryć się głęboko w duszę każdego polaka: „Im więcej członków Ligi, im więcej ofiar na jej patrjotyczne przedsięwzięcia — tem więcej gwarancji, że Polska będzie nietykalna“.

W dalszym ciągu znajdujemy głosy o L. O. P. P. szeregu posłów i senatorów z pp. marszałkiem i vicemarszałkiem sejmu Ratajem i Osieckim na czele.

Po artykule wstępnym, ilustrującym miesiąc lotniczy, artykuł p. Jana Pobóg-Filipowicza, dający rzut oka na dokonaną pracę lotniczą przez Ligę i jej dalszą przyszłość; prof. Czesław Witoszyński pisze o Instytucie Aerodynamicznym, tem monumentalnem dziele L. O. P. P.; p. T. Garczyński w artykule p. t. „Nadziemska polityka“ omawia na marginesach książki Fischera von Poturzyna „Luft Hansa“ wszechświatowe konjunktury; „Refleksje“ p. K. Jaskołda doskonale uzupełniają się z „Uwagami“ sen. Januszewskiego.

Wywiad z gen. Zagórskim, dotyczący polskiego lotu grupowego po Europie i ozdobiony licznemi zdjęciami, daje ciekawe i aktualne informacje, a dalszy ciąg ankiety „Drzewo czy metal?“, w której zabiera głos dyr. Wład. Srzednicki, uzupełnia ppłk. Zych-Płodowski, szef Centrali Badań Lotniczych, interesującemi uwagami o metalowej konstrukcji płatowców.

Literaturę reprezentuje p. Juljusz Wirski wierszem p. t. „Stanze szalonego pilota“. Niezwykle bogata i zajmująco podana „Kronika międzynarodowa“ i „Biuletyn L. O. P. P.“ zamykają ten doskonały zeszyt, którego można szczerze powinszować redakcji.

NOWE KSIĄŻKI

Kpt. Stanisław Szydelski: *Badanie i ocena samochodów. Poradnik dla kupujących.* Warszawa, 1925. Główna Księgarnia Wojskowa, Nowy Świat 69. Z 8 fotografjami. Cena 1.20.

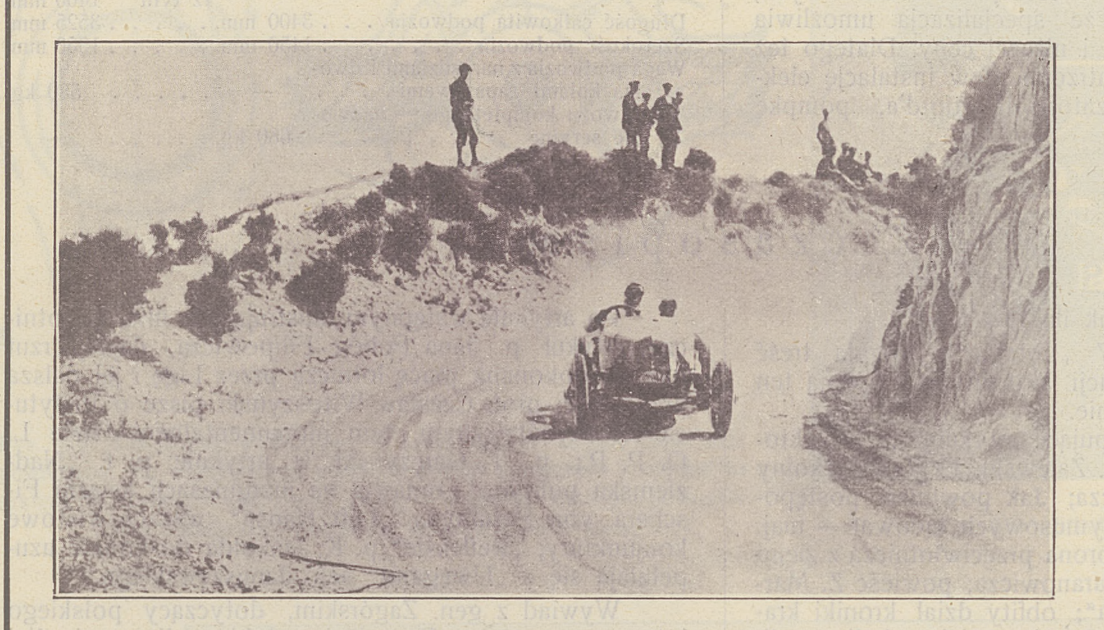
Broszurka ta, wydana bardzo starannie, podaje zwięźle sposoby badania stanu samochodów. Autor,— przechodząc po kolei ocenę samochodu, straty na wartości, dobór samochodu, badanie silnika, mechanizmu kierowniczego, napędu i mostu tylnego oraz resorów i opisując sposoby przeprowadzania tych badań bez rozbiórki części, sposób przeprowadzania próbnej jazdy tak na równinie, jak i na wzniesieniu,— umożliwia nawet laikowi dokładne zdanie sobie sprawy ze stanu samochodu, jego wartości i przydatności do danych celów. Jasne i doskonale obmyślone fotografje objaśniają wszystkie trudniejsze próby.

Dziełko to powinno znaleźć się w rękach każdego samochodziarza, a dobrze zrozumiane i wprowadzone w życie, powinno uzdrowić handel używanymi samochodami. Także warsztatowiec samochodowy znajdzie w niem cały szereg sposobów wypróbowania samochodu po remoncie i wyszukiwania wad w działaniu.

Dziełko to jest rozszerzoną odbitką artykułu, drukowanego w „Aucie“ w kilku poprzednich numerach.

Najważniejsze zwycięstwa samochodów „TATRA“

w 1925 roku



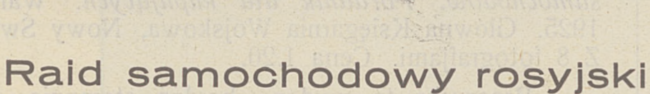
Zdobywca I-szej nagrody

w największym wyścigu świata w Sycylji na Targa Florio i pobicie rekordu o 26 minut.



V Polski raid samochodowy

3719 klm. bez punktów karnych.



Raid samochodowy rosyjski

Leningrad — Moskwa — Tyflis — Moskwa 5300 klm.

ZDOBYŁA DWIE PIERWSZE NAGRODY:

za wytrzymałość
za ekonomiczność

przebywając całą trasę bez punktów karnych.



TATRA-AUTO
WARSZAWA

Al. Jerozolimskie 14 Tel. 409-22.

REPREZENTACJE:

Łódź, Bydgoszcz, Lublin, Poznań.

ZAWIADOMIENIE.

Była firma CZESŁAW ŁĄCZNY „AUTOMOBILE & AKCESORJA“

Wznowiła swą działalność od 21 września r. b. pod firmą

„AUTOMOBILE” CZESŁAW ŁĄCZNY i S-ka

KOMIS — KUPNO — SPRZEDAŻ

WYNAJEM SAMOCHODÓW. — Opony kiszki firm „MICHELIN“ i „GOODYAR“. — Smary „VACUUM : : : : : : : OIL COMPANY“ i „OLEUM“. — Ekspertyza. — Porady techniczne : : : : : : :

WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT Nr 21, TELEFONY 307-54 i 79-40

Kursy Kierowców Samochodowych

JANUSZA ŁEMPICKIEGO

Zatwierdzone przez M. W. R. i O. P.

Marszałkowska 11/13 **Warszawa** **Telefon 196-63**

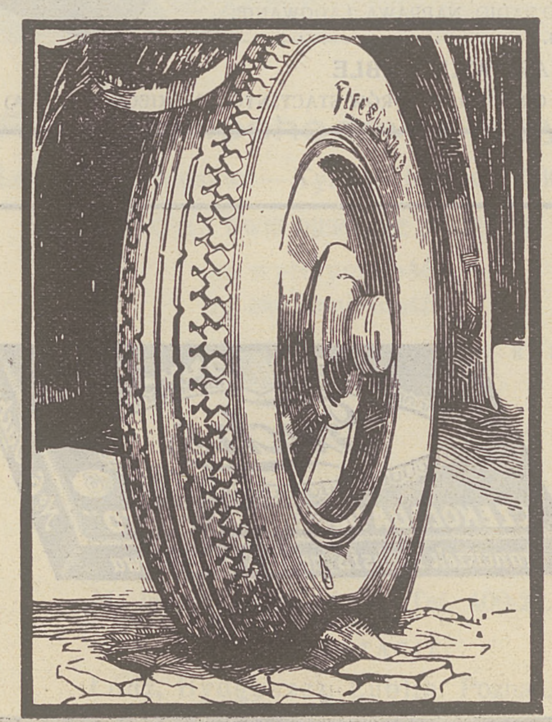
Zapisy i wszelkie informacje udziela kancelarja Kursów od godziny 8-ej rano do godziny 8 i pół wieczorem.

UWAGA: Dla p.p. robotników, pracujących w fabrykach, urzędników i studentów specjalne ulgi i ustępstwa.

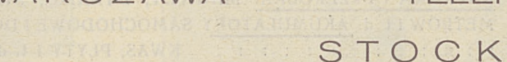
AUTO-SALON

SP. Z OGR. ODP.

MAZOWIECKA Nr 8 WARSZAWA TELEFON Nr 147-65



STOCK



Opon i Dętek „**FIRESTONE**”

Masywy „**BELGICA**”

AKCESORJA SAMOCHODOWE

ŁOŻYSKA KULKOWE **F. & H.**

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW

„F O R D“

SMARY „VACUUM OIL COMPANY” S. A.

AKUMULATORY — ŻARÓWKI SAMOCHODOWE

ŚWIECE „ISKROPOL“ — „SPHINX“

KUPNO I SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW

ZAKŁADY MECHANICZNE W. OLECHOWSKI

WARSZAWA, UL. OGRODOWA 62, TEL. 61-67. BIURO: ALEJE JEROZOLIMSKIE 27, TEL. 61-74

USKUTECZNIAJĄ:

Remonty gruntowne i częściowe samochodów, motocykli, motorów, maszyn drukarskich i litograficznych : : : : wraz z dorabianiem brakujących części. : : : :

POSIADAJĄ:

Wielką halę remontową do większej ilości samochodów : : : : : : : : ciężarowych i osobowych. : : : : : : : :

SPECJALNOŚĆ ZAKŁADÓW:

: : : **Tryby wszelkiego rodzaju.** : : :

WYRABIAJĄ:

Tokarnie, wiertarnie i szlifierki do metali, heblarki i piły taśmowe do drzewa, wentylatory kowalskie, kuźnie : : : : : : polowe, imadła równoległe i t. p. : : : : : :

WYKONYWUJĄ:

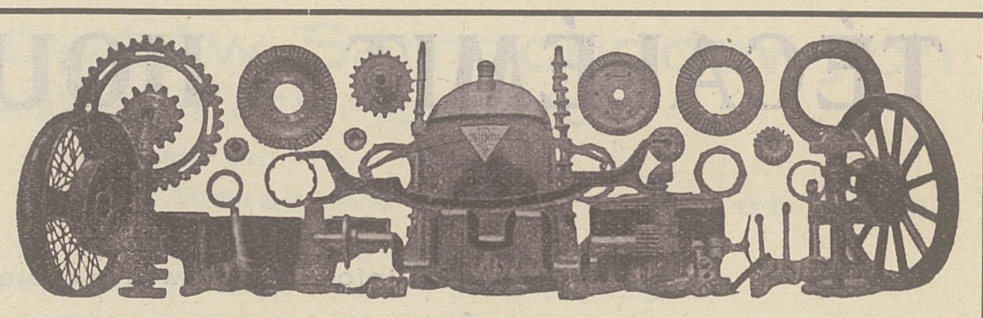
Wszelkie roboty heblarskie, tokarskie, frezarskie : : : : : : : : : : : : i mechaniczne. : : : : : : : : : : : :

J. ADAMCZEWSKI

WARSZAWA

Nowy Świat 12 Telefon 265-36

Części zamienne do samochodów różnych marek.



GALKAR GALKAR

NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU I WARUNKÓW PRACY POKONAĆ MOŻE SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:

„GALKAR"



DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA WYBORU OLEJU JEST KWESTJĄ ZAUFANIA. * PEŁNE ZAUFANIE MOŻNA MIEĆ JEDYNIE DO WYRABIANYCH NA ZASADACH 40-LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLEJÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

„GALKAR"

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPSZĄ SPRAWNOŚĆ MOTORU, BEZWZGLĘDNĄ KONSERWACJĘ MASZYNY PRZY RÓWNOCZESNEM BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWANIU OLEJU

TABELA POLECAJĄCA
* * *
OLEJE ZESTAWIONE W TEJ TABELI NALEŻY STOSOWAĆ DO WSZYSTKICH KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH DANEGO TYPU

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR №	ZIMA GALKAR №
AUSTRO-DEIMLER OSO.	20	110
AUSTRO-DEIMLER CIĘ.	30	120
AUSTRO-FIAT OSOB.	10	120
AUSTRO-FIAT CIĘŻ.	20	120
BENZ-MANNHEIM.	10	110
BENZ-GAGGENAU	20	110
BERLIET	10	110
BUICK	10	110
BÜSSING	10	110
CHEVROLET (P) SUP.	10	110
CADILLAC	10	110
CITROEN 5H.P.	10	110
CITROEN INNE	20	110
DELAGE	20	110
DOGE	10	110
FIAT	10	110
FORD	115	115
GRÄF & STIFT	10	110
HORCH	20	110

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR №	ZIMA GALKAR №
ITALA	30	120
LANCIA	30	120
LAURIN i KLEMENT OS.	10	110
LAURIN i KLEMENT CI.	20	110
LINCOLN	10	110
LORRAINE DIETRICH	20	110
MATHIS	20	110
MINERWA	10	110
O M 12 P.S.	30	120
O M INNE	10	110
OPEL	10	110
PACKARD	10	110
PRAGA	10	110
PROTOS	20	110
PEUGEOT	20	110
PUCH OSO.	10	110
PUCH CIĘ.	30	120
RENAULT 6 PS	10	110
RENAULT INNE	20	110
RACHET-SCHNEIDER	10	110
STOEWER	20	110
STEYER	10	110
SALMSON	20	110
STUDEBACKER	10	125
TATRA	20	120
DO WŁAŚCIWEGO SMAROWANIA SKRZYNKI BIEGÓW I DYFERENCJAŁU STOSUJE SIĘ	76	66

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. * BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL.: 172-74, 282-04, 224-81



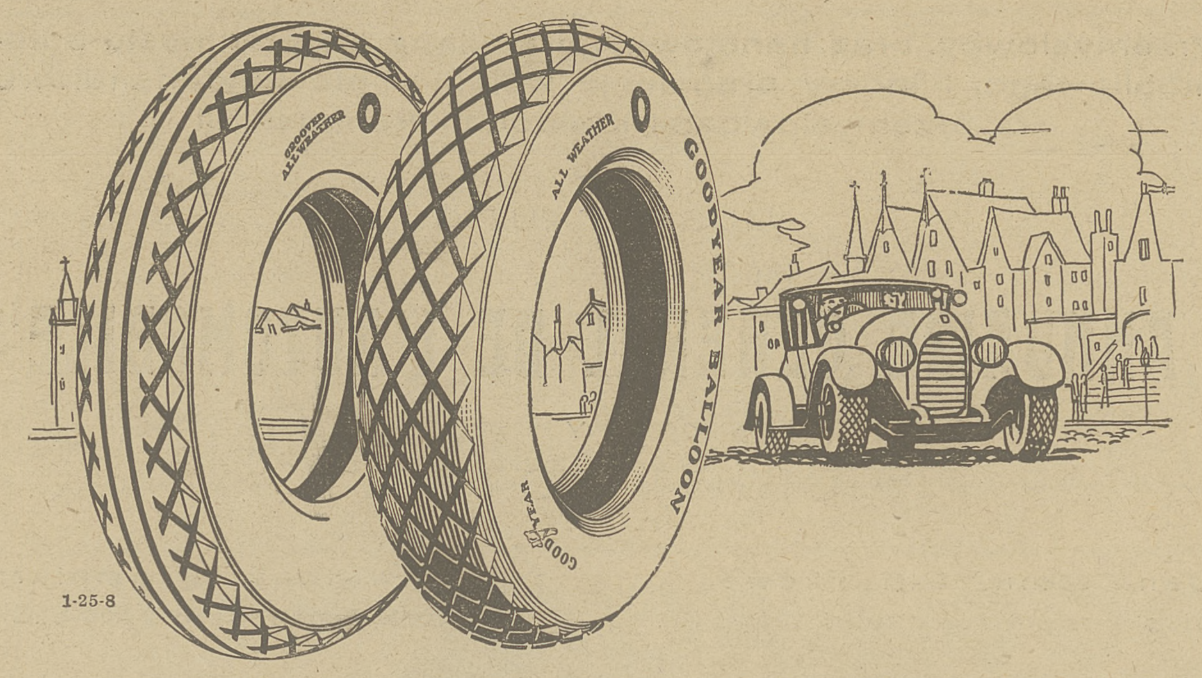
WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. * BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151 TEL.: 172-74, 282-04, 224-81

GALKAR GALKAR

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.



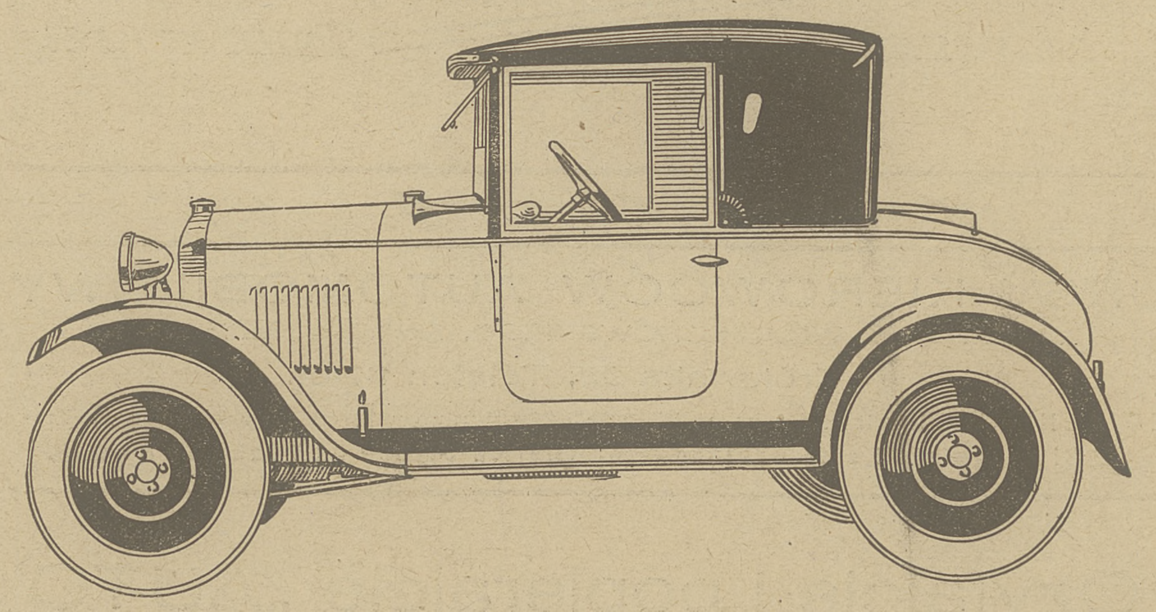
JEDEN KOMPLET powinien wystarczyć **NA ROK**

PRZY OPONACH HD BEZ RANTU MARKI



Samochód dla wszystkich 5/12 HP „Cabriolet“

Peugeot



Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk: **Inż. S. ROTMIL,** WARSZAWA, Moniuszki 5 — — — Tel. 293-99. — — —